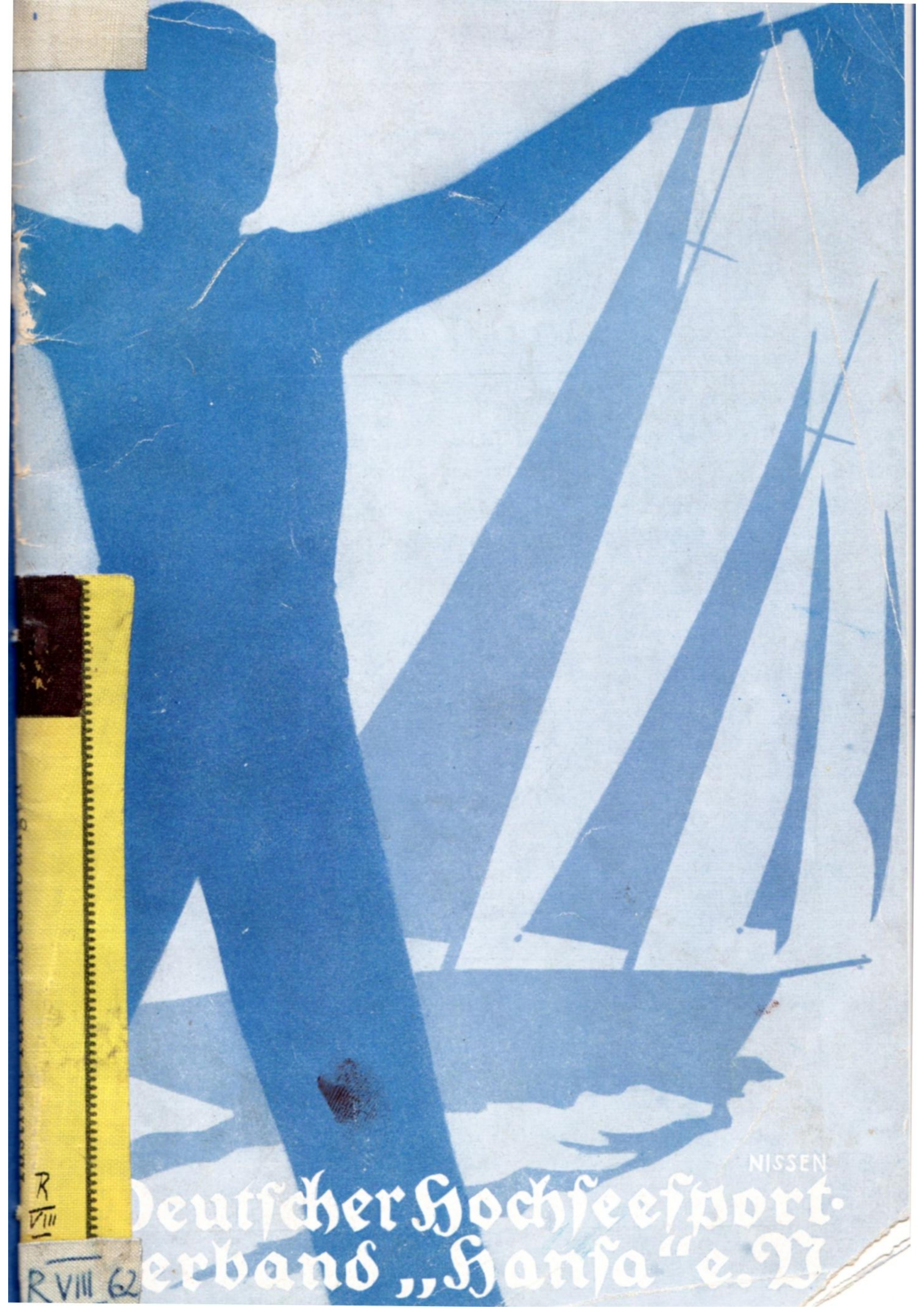

NISSEN
Deutscher Hochseesport-
Verband „Hansa“ e.V.

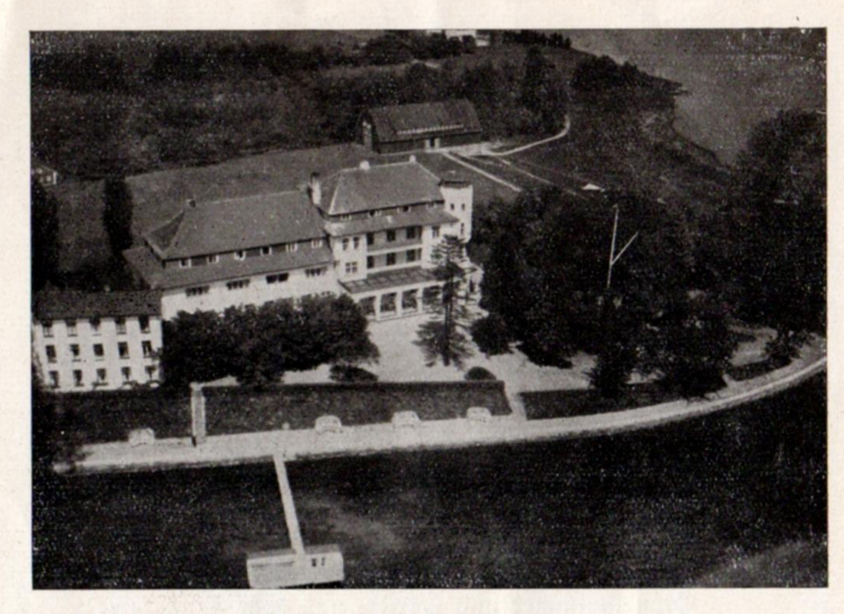
Deutscher Hochseesportverband „Hansa" e. V.

Geschäftsstelle:
BERLIN W 57
Winterfeldt - Straße 6
Fernruf: B 7 Pallas 6597





Kurzanschrift: „Hochseesport Berlin" / Postscheckkonten: Berlin 15455, München 31142
Bankkonten: Deutsche Bank und Diskonto-Ges., Depositen-Kasse C, Berlin W 9, Potsdamerstr. 127-128 / Preußische Staatsbank, Berlin W 56, Markgrafenstr. 38, Konto Nr. 140272 / Deutsche Bank und Diskonto - Ges., Filiale München



Die Hanseatische Yachtschule Neustadt i. Holst.

1. Ziel und Weg.

Das gewaltige Aufblühen der deutschen Turn- und Sportbewegung nach dem Kriege zeugt davon, daß die Erkenntnis des Wertes gesunder Leibesübung Eingang in weiteste Kreise gefunden hat.

Die Ueberzeugung hat sich durchgesetzt, daß unser Volk einen Ersatz braucht für die ihm genommene große Lebensschule der allgemeinen Dienstpflicht. Die Worte unseres Reichspräsidenten, Generalfeldmarschall von Hindenburg:

„Leibesübungen sind Dienst am Vaterlande! sie sichern uns die Gesunderhaltung des Volkes und fördern Manneszucht, Tatkraft, Gemeinsinn und Mut", sind hierfür Richtung gebend gewesen.

Leibesübungen in diesem Sinne haben selbstverständlich nichts mit dem nach Rekorden und Spitzenleistungen haschenden Sensationssport zu tun, sondern sind — getragen von dem Gedanken des Dienens und der Pflicht dem Vaterlande gegenüber — allein auf die planmäßige Erziehung eines an Körper und Geist gesunden, widerstands- und leistungsfähigen Nachwuchses gerichtet.

Ganz besonders geeignet, dieser Aufgabe gerecht zu werden, ist die sportliche Seefahrt auf seegehenden Yachten und Motorfahrzeugen. Wie kein anderer Sport, bringt sie den Menschen in unmittelbare Fühlung mit dem ungebundenen Element, macht die Stirne frei und stärkt Herz, Auge und Muskel im Kampf mit Wetter und Wind.

Der Deutsche Hochseesportverband „Hansa" hat es sich zum Ziel gesetzt, der deutschen Jugend die sportliche Seefahrt mit ihren großen erzieherischen Werten im möglichst weiten Umfange zugänglich zu machen, und zwar unter Bedingungen, die auch für den Minderbemittelten tragbar sind; gleichzeitig will er unseren Nachwuchs dem Ideenkreis des Meeres nahebringen und ihm lebendiges Verständnis vermitteln für den hohen Wert, den der Seefahrtgedanke für unser nationales Wiedererstarken hat.

2. Die Lehrgänge.

Zur Verwirklichung dieses Ziels veranstaltet der Verband an den von ihm unterhaltenen Schulbetrieben laufend Lehrgänge von sechs- und vierwöchiger Dauer, die neben allgemeiner sportlicher Durchbildung das Ziel haben, den Teilnehmern zunächst die grundlegenden praktischen und theoretischen Kenntnisse in der Bedienung von Segel- und Motorfahrzeugen verschiedener Größe und Art zu geben.

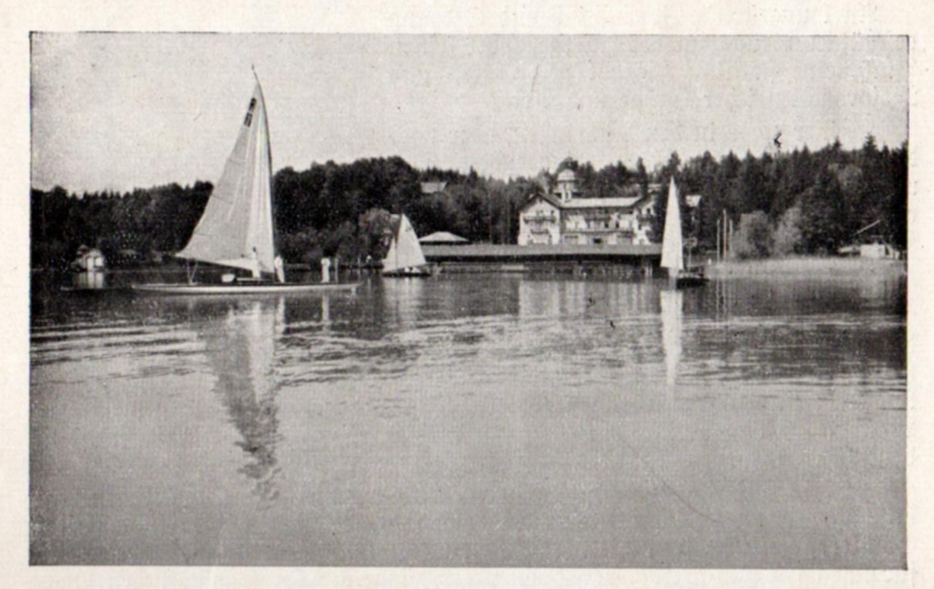
Unbedingte Unterordnung, Pflichttreue und Pünktlichkeit

sind die Richtlinien, unter denen die nach festem Tagesplan geregelte Ausbildung erfolgt. Die gemeinsame Unterbringung und das enge Zusammenleben an Bord und Land fördert den unserer Zeit so sehr fehlenden Gemeinsinn und läßt unter den starken Eindrücken neuen Erlebens eine frohe Kameradschaft entstehen, die ihren Bestand bis weit über das Ende des Lehrgangs hinaus bewährt und allmählich zu einer wertvollen Tradition der Lehrgänge geworden ist.

Auf der Grundlage der ersten allgemeinen Ausbildung wird denjenigen Lehrgangsteilnehmern, die über die erforderliche Zeit verfügen, Gelegenheit gegeben, sich weiter zu vervollkommnen.

Der Ausbildungsgang teilt sich in zwei Abschnitte; der erste, der im allgemeinen nach Beendigung des zweiten Lehrgangs erreicht werden kann — nur bei gründlicher Vorbildung bereits am Ende des ersten —, besteht in der sogenannten „Herrenhand"-Prüfung, deren Ablegen dem Lehrgangsteilnehmer die Fähigkeit bescheinigt, auf einer seegehenden Segel- oder Motoryacht als vollwertige Hilfskraft zu fahren.

Der zweite Abschnitt umfaßt die Ausbildung von Inhabern des Herrenhandzeugnisses zu selbständigen Führern von Segel- und Motorfahrzeugen und hat die Erteilung des Führerzeugnisses zum Ziel, das den hierfür gegebenen Richtlinien des deutschen Seglerverbandes und Motoryachtverbandes entspricht.



Boote der Bayerischen Yachtschule vor ihrem Heim.

3. Die Yachtschulen.

Hauptausbildungsstätte des Verbandes ist die am geschützten Nordende der Travemünder Bucht gelegene

Hanseatische Yachtschule Neustadt/Holstein.

Ausgerüstet mit großzügigen, modernen Sportanlagen und Hilfsmitteln trägt sie allen Anforderungen Rechnung, die bezüglich einer gesunden Unterbringung, kräftiger Verpflegung und gründlicher, sachgemäßer Ausbildung an ein Unternehmen dieser Art gestellt werden müssen. Unmittelbar am Eingang zum Neustädter Hafen gelegen, leuchten die weißen, massiven Gebäude aus dem Grün der umgebenden Parkanlagen hervor; weit hinaus über die blaue Fläche der Bucht blicken die Fenster der hellen, luftigen Schülerräume, in denen die Lehrgangsteilnehmer je nach Größe der Stuben zu vier bis acht untergebracht sind, nach der Landseite aber schweift der Blick über den schmal und tief in das Land einschneidenden Hafen hinweg zu den freundlichen Ziegeldächern des etwa eine Viertelstunde Weges entfernten Städtchens Neustadt hin.

Ein großer, herrlich gelegener Sportplatz mit angrenzender geräumiger Turnhalle dient der Pflege von Turnen und leichtathletischen Uebungen.

An langgestreckter, vor Wind und Seegang geschützter Brücke hat der Fahrzeugpark seinen Platz, eine stattliche Anzahl von Segel- und Motoryachten jeder Größe und Art.

Kleiner zwar in den Ausmaßen, aber nach den gleichen Grundsätzen eingerichtet und unterhalten liegt ganz im Süden des Reiches am Fuße der bayerischen Alpen die zweite Schule des Verbandes,

die Bayerische Yachtschule Prien/Chiemsee.

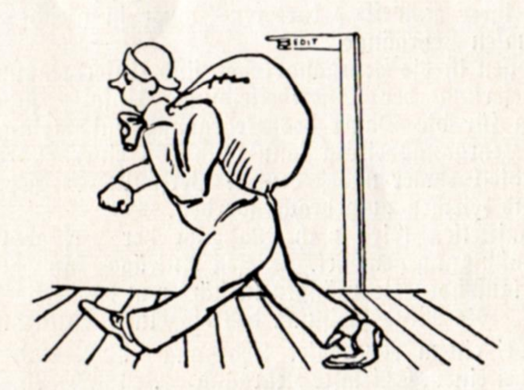


In herrlichster landschaftlicher Lage bietet sie den Lehrgangsteilnehmern die Möglichkeit, im Laufe der Ausbildung einen der schönsten und größten oberbayerischen Seen mit seinen Schlössern (Herrenchiemsee) und historischen Siedlungen (Frauenwörth) kennen zu lernen und auf gelegentlichen gemeinsamen Wanderungen auch einen Blick zu tun in die großartige Hochgebirgswelt der deutschen Alpen.

Die Bayerische Yachtschule hat neben einer vielseitigen sportlichen Ausbildung, für die sie ihrer Lage nach besonders geeignet ist, die Aufgabe, ihre Schüler, soweit sie über die nötige Zeit und Eignung verfügen, vorzubereiten für einen späteren Besuch der Hochsee-Lehrgänge auf der Hanseatischen Yachtschule Neustadt/Holstein.

4. Tageseinteilung.

7	Uhr	Wecken, Anzug Sportzeug oder Badehose.
7^{05}	„	Antreten zum Frühsport.
7^{25}	„	Umziehen — Tagesanzug, Stuben aufklaren.
7^{55}	„	Wachwechsel.
8	„	Alle Mann Frühstück.
8^{30}	„	Quartiere aufklaren.
8^{45}	„	bis 11^{45} Uhr Dienst nach Plan (praktischer und theoretischer Unterricht im Bootsdienst, Seemannschaft, Sport).
12	„	Alle Mann Mittag, danach Mittagspause.
13^{15}	„	Quartiere aufklaren.
13^{30}	„	bis 15^{50} Uhr Dienst nach Plan.
16	„	Alle Mann Kaffee.
16^{30}	„	bis 18 Uhr Dienst nach Plan.
18	„	Freizeit — Klarmachen zum Abendessen, Anzug weiße Hose und Jumper.
19	„	Alle Mann Abendessen.
21^{45}	„	Fallen gehen.
22	„	Licht aus, Ruhe im Haus.



5. Schulordnung.

Die Schüler verpflichten sich, in der Yachtschule zu wohnen, sich an dem gesamten Unterricht nach besten Kräften zu beteiligen, alle schriftlichen Anordnungen (Ausbildungsvorschriften, Hausordnung usw.) sowie alle mündlichen Anordnungen des Leiters und der Lehrer, soweit sie sich auf den Schulbetrieb beziehen, zu befolgen. Sie erkennen die Berechtigung der Schulleitung an, sie nötigenfalls innerhalb 24 Stunden ohne Angabe der Gründe zu entlassen.

Auszug aus der Hausordnung:

a) Die Schüler sind verpflichtet, zu einer von der Schulleitung bestimmten Zeit im Hause zu sein und in den ihnen zugewiesenen Räumen zu schlafen.

b) Der Genuß von Alkohol in konzentrierter Form (Spirituosen) und jegliches Glücksspiel innerhalb der Schule sind verboten.

c) Eine politische Betätigung irgendwelcher Art ist Grund zur sofortigen Entlassung.

6. Aufnahmebedingungen.

1. Beendete Schulzeit (mindestens Obersekundareife).
2. Körperliche Gesundheit, Farbensicherheit und ausreichendes Sehvermögen (½ normal ohne Gläser).
3. Schwimmvermögen (20 Minuten).
4. Höchstalter 25 Jahre; bei minderjährigen Bewerbern schriftliches Einverständnis des Vaters oder des gesetzlichen Vertreters.

An der Hanseatischen Yachtschule Neustadt/Holstein finden im Juli und August jeden Jahres Sonderlehrgänge für noch schulpflichtige junge Leute statt; auch an der Yachtschule Chiemsee sind die im Juli und August stattfindenden Lehrgänge schulpflichtigen jungen Leuten zugänglich.

Die Ausnahme kommt in erster Linie für Angehörige der beiden obersten Schulklassen zur Anwendung.

7. Kosten.

Die Kosten eines Lehrgangs belaufen sich
an der Hanseatischen Yachtschule bei sechswöchiger Dauer auf RM 300,—
an der Bayerischen Yachtschule bei vierwöchiger Dauer auf . . RM 175,—.

Die Kosten der Sonderlehrgänge für noch schulpflichtige junge Leute sind unbeschadet ihrer zum Teil kürzeren Dauer in gleicher Höhe festgesetzt wie die der normalen Lehrgänge.

Eingeschlossen in die Lehrgangskosten sind Unterbringung, Verpflegung, Ausbildung, Lieferung der Sportbekleidung, Unfallversicherung, ärztliche Unfallbehandlung für die Dauer des Lehrgangs und Reinigung der Leibwäsche*). Der Lehrgangsbeitrag kann auch von einer anderen, dem betreffenden Lehrgangsteilnehmer nahestehenden Persönlichkeit, gegebenenfalls auch durch Vereine und Firmen aufgebracht werden.

Minderbemittelten wird nach Maßgabe der verfügbaren Mittel auf Antrag Kostenermäßigung gewährt. Diesen Anträgen kann auf den im Frühjahr und Herbst laufenden Lehrgängen in stärkerem Maße stattgegeben werden als im Sommer. Die Mindestleistung des einzelnen Teilnehmers soll

bei einem Neustädter Lehrgang RM. 100,—
bei einem Chiemsee Lehrgang . RM. 75,—

nicht unterschreiten.

Die Anträge auf teilweisen Erlaß der Ausbildungskosten werden vertraulich behandelt; innerhalb eines Lehrgangs besteht kein Unterschied zwischen voll zahlenden Teilnehmern und solchen, denen eine Kostenermäßigung gewährt ist.

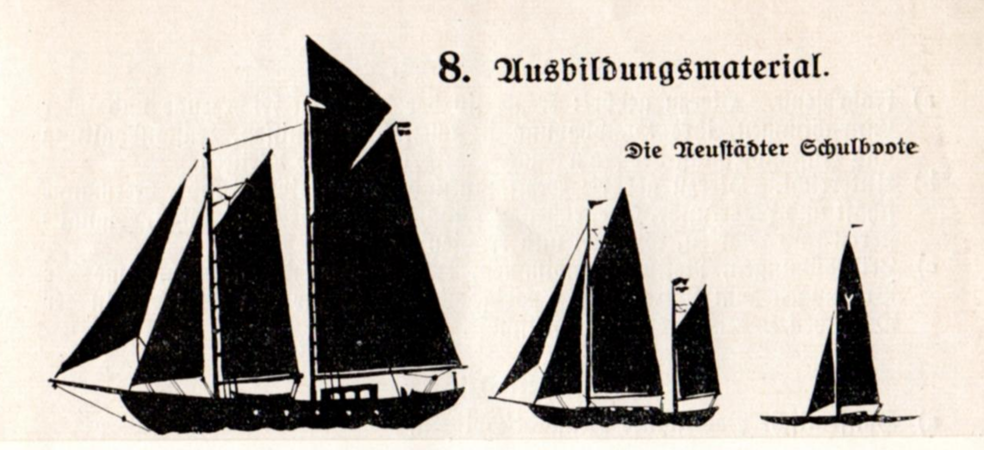
Der Lehrgangsbeitrag kann ganz oder teilweise ersetzt werden durch Namhaftmachung neuer Verbandsmitglieder (Werbematerial anfordern).

Der auf Grund der Entscheidung einer Annahmekommission festgesetzte Kostenbeitrag ist bis zum Beginn des Lehrgangs auf eines der Bank- oder Postscheck-Konten des Verbandes einzuzahlen. Ratenzahlung wird auf Antrag gewährt.

Als Taschengeld zur Begleichung kleiner Nebenausgaben ist der Betrag von RM 1,— für den Tag als ausreichend — nicht als erforderlich — anzusehen; es ist nicht erwünscht, daß sich die Lehrgangsteilnehmer im Besitz größerer Geldmittel befinden.

*) fällt bei den Chiemsee-Lehrgängen wegen der kürzeren Dauer fort.

8. Ausbildungsmaterial.



Die Neustädter Schulboote

Preisabbau

Mit Rücksicht auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung werden für das Ausbildungsjahr 1932 die Lehrgangskosten auf folgende Sätze ermäßigt:

A) Hanseatische Yachtschule Neustadt i. Holstein

— bisher ein vier- oder sechswöchiger Lehrgang RM 300.— —

Sommerlehrgänge (Juli/August) Ermäßigung 20%, neuer Preis RM 240.—
Wiederholungslehrgang IIa Ermäßigung 20% . . neuer Preis RM 60.—
Die übrigen Lehrgänge Ermäßigung 33 1/3% . . . neuer Preis RM 200.—
Alt-Herren-Lehrgänge Ermäßigung 20% . . . . . neuer Preis RM 120.—

B) Bayerische Yachtschule Prien a. Chiemsee

— bisher ein vierwöchiger Lehrgang RM 175.— —

Sommerlehrgänge (Juli/August) Ermäßigung 20%, neuer Preis RM 140.—
Die übrigen Lehrgänge Ermäßigung 30% . . . . neuer Preis RM 125.—
Alt-Herren-Lehrgänge Ermäßigung 20% . . . . . neuer Preis RM 80.—

16190 32 E. T.

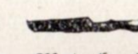
40 qm Schärenkreuzer „Ariel“ — 51 qm „Sonderklasse“ „Angela“ — 2-30 qm Kielyachten — 3-22 qm Jollen



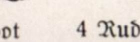
2 Segeldingis



1 Ruder- und Segelkutter



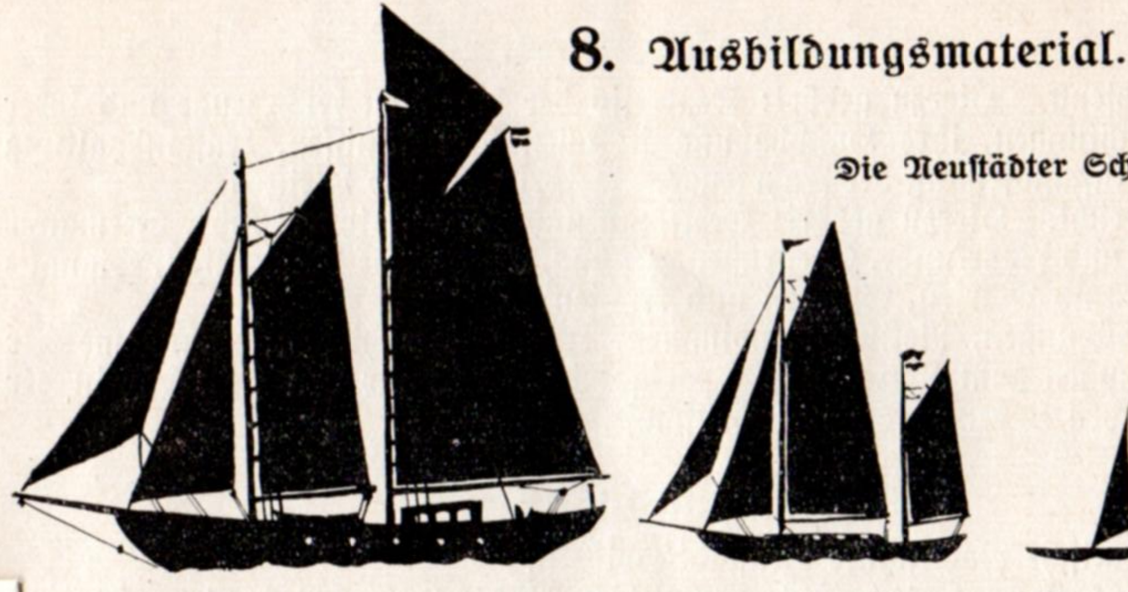
Motorboot „Hansa“



4 Ruderdingis

8. Ausbildungsmaterial.

Die Neustädter Schulboote



2-300 qm Schuner „Edit“, „Jutta“
1-260 qm Schuner „Albatros“



2-90 qm Ketschen „Ostsee“, „Gudrun“



3-22 qm Schärenkreuzer



6-30 qm Jollenkreuzer



3-30 qm Küstenjollen



4-12 qm Scharpiejollen



4-12 Fußjollen



5 Ruder- und Segelkutter



Motoryacht „Baldur“



Motoryacht „Loki“



Schnellboot „Peterlein“



Motoryacht „Odin“



Motorbarkasse „Caspar“



1 Motor- und 9 Ruderdingis

Die Schulboote am Chiemsee



40 qm Schärenkreuzer „Ariel“



51 qm „Sonderklasse“ „Angela“



2-30 qm Kielyachten



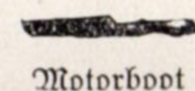
3-22 qm Jollen

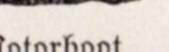


2 Segeldingis



1 Ruder- und Segelkutter





Motorboot „Hansa“

4 Ruderdingis

9. Lehrplan.

a) Fahrdienst. Hierzu gehört: Kenntnis der benutzten Fahrzeuge und ihrer Einrichtungen, ihre Handhabung in allen Verhältnissen, Instandhaltung und Instandsetzung der Fahrzeuge, Bootsrudern und Wricken.
b) Unterricht. Hierzu gehört: Schiffbaukunde, Schiffstypenkunde, Seemannschaft und Fahrkunde, Seestraßenordnung, theoretische Navigation, Signalisieren und Morsen, Splissen und Knoten.
c) Leibesübungen, Rettungsschwimmen, Kleinkaliberschießen; Abnahme der Prüfungen zum Turn- und Sportabzeichen und für den Grundschein der Deutschen Lebens-Rettungsgesellschaft.

10. Ausbildungszeiten.

a) Hanseatische Yachtschule Neustadt/Holstein.
Die Ausbildungszeit dauert von Mitte März bis Ende Oktober jeden Jahres.

Lehrgang					
Lehrgang	I	von Mitte	März	bis	Ende April
„	II	„ Anfang	Mai	„	Mitte Juni
„	III	„ „	Juli	„	Ende Juli (Sonderlehrg.)
„	IV	„ „	August	„	Mitte September
„	V	„ Mitte	September	„	Ende Oktober.

In der 2. Hälfte Juni jedes Jahres findet ein 14tägiger Zwischenlehrgang für ehemalige Yachtschüler statt, die sich nicht mehr für die ganze Dauer eines normalen Lehrgangs freimachen können.

b) Yachtschule Chiemsee.
Die Ausbildungszeit dauert von Anfang April bis Ende Oktober.
Es finden 7 von Anfang bis Ende jedes Monats laufende Lehrgänge statt.

Die genauen Lehrgangstermine werden am Ende jeden Jahres rechtzeitig durch das Nachrichtenblatt des Verbandes bekanntgegeben.

Die Lehrgänge im Frühjahr und Herbst werden wegen der in diesen Jahreszeiten erfahrungsgemäß meist sehr günstigen Windverhältnisse und des weniger großen Andrangs in erster Linie zur Bewerbung empfohlen.

11. Ausrüstung.

Die Sportbekleidung wird kostenlos zur Verfügung gestellt. Sie besteht aus dem Dienstanzug — weiße Hose, weiße Bluse, weißer Segelhut, Oelzeug — und dem Anzug für die Freizeit — weiße Leinenhose, weißer wollener Sweater; sie bleibt Eigentum der Yachtschule.

Der Unterrichtsleitfaden, Mützenabzeichen und Nadel der Yachtschule werden beim erstmaligen Besuch eines Lehrgangs ebenfalls kostenlos geliefert, bleiben aber Eigentum der Yachtschüler.

Jeder Lehrgangsteilnehmer hat an Privatsachen mitzubringen:

a) 1 vollständigen (wenn möglich blauen) Straßenanzug zum Ausgang (Stiefel oder Halbschuhe mit Gummiabsätzen).
b) 1 blaue Tuchhose (fällt fort, wenn unter a vorhanden).
c) Leibwäsche: 3 weiße, weiche Hemden (Kragen zum Anknöpfen — keine Schillerkragen), 3 weiße Turnhemden ohne Aermel, 3 Unterhosen, 3 Nachthemden, 6 Paar Socken.
d) Schwimmhose.
e) Namenläppchen mit vollem Namen zum Zeichnen der von den Yachtschulen überlassenen Bekleidung, für Neustadt 20 Stück, für Chiemsee 12 Stück.
f) Näh- und Schuhputzzeug.
g) 1 blaue Seglermütze.
h) Reisepaß, erforderlich beim Anlaufen ausländischer Häfen (Neustadt), bzw. für Ausflüge nach Tirol (Chiemsee).

Es wird empfohlen, sich warmes Unterzeug und, — wenn vorhanden, einen Trainingsanzug mitzubringen. Den Teilnehmern an den Chiemseelehrgängen wird zur Mitnahme einer einfachen Wanderausrüstung für die gelegentlichen gemeinsamen Ausflüge ins Gebirge geraten.

12. Unfallversicherung.

Jeder Lehrgangsteilnehmer ist während des Schulbesuchs für seine Person gegen Unfall im Ausbildungsbetrieb mit RM. 2000,— gegen Tod und mit RM. 4000,— gegen Invalidität versichert.

13. Anmeldung.

Vordrucke für die Anmeldung sind erhältlich auf der Verbandsgeschäftsstelle und den Aemtern und Instituten für Leibesübungen der deutschen Hochschulen. Die Anmeldungen sind zu richten an den Deutschen Hochseesportverband „Hansa" e. V., Berlin W 57, Winterfeldtstr. 6.

Auf sorgfältige Ausfüllung sämtlicher geforderten Angaben ist Wert zu legen.

Die endgültige Entscheidung über die Zulassung und gegebenenfalls über den vorgelegten Antrag auf Kostenermäßigung wird von einer Annahmekommission gefällt und dem Bewerber rechtzeitig vor Beginn des Lehrgangs mitgeteilt.

14. Fahrpreisermäßigung.

Es wird angestrebt, den Lehrgangsteilnehmern durch Zusammenstellung von Gruppentransporten eine Fahrpreisermäßigung zu verschaffen. Nachricht darüber, ob die Möglichkeit hierzu besteht, wird rechtzeitig vor Beginn jedes Lehrgangs erteilt.

15. Schülermitglieder.

Die Lehrgangsteilnehmer werden, soweit sie die erforderliche Eignung besitzen, Mitglieder des Verbandes als „Schülermitglieder". Es wird erwartet, daß sie, sobald sie eigenes Einkommen haben, auf Antrag die ordentliche, zum mindesten aber die außerordentliche Mitgliedschaft erwerben.

16. Wiederholungslehrgänge.

Bei Gesuchen um Zulassung zum wiederholten Besuch der Yachtschulen ist Vorbedingung, daß der Antragsteller Mitglied des Verbandes ist.

Ein Anspruch auf Wiederzulassung besteht nicht; die Auswahl erfolgt nach Maßgabe der verfügbaren Stellen und der Beurteilung gelegentlich des ersten Schulbesuchs.

Nochmalige Einreichung von ärztlichen Zeugnissen ist nicht erforderlich, vorausgesetzt, daß der Gesundheitszustand sich seit der ersten Untersuchung nicht geändert hat. Es genügt die Ausfüllung von Punkt A oder B der Kostenregelung (s. Anmeldeformular).

Grundsätzlich sollen die Vergünstigungen des Verbandes durch Gewährung von Kostenermäßigungen in erster Linie minderbemittelten alten Yachtschülern und von diesen besonders den Anwärtern auf das Führerzeugnis zu Gute kommen.

17. Vermittlung von Mitsegelgelegenheiten.

Es ist das Bestreben des Verbandes, seinen Yachtschülern auch nach Beendigung des Lehrgangs Gelegenheit zu sportlicher Betätigung und zur Erweiterung der erworbenen Kenntnisse zu geben.

Er will hierbei gleichzeitig einem sich vielfach geltend machenden Bedürfnis der Segel- und Motoryachtklubs Rechnung tragen. Auf allen deutschen Wassersportrevieren macht sich in jedem Jahre ein Mangel an ausgebildeten jüngeren Hilfskräften für den Touren- und Regattasport bemerkbar. Durch den allmählich herangebildeten Stamm ehemaliger Yachtschüler ist der Verband in der Lage, diesem Bedarf bei rechtzeitiger Anmeldung weitgehend zu entsprechen und auf diese Weise seinen Lehrgangsteilnehmern den gewünschten sportlichen Anschluß, den Klubs die Fühlung mit einem wertvollen Nachwuchs zu vermitteln.

18. Sonderlehrgänge.

„Alt-Herren"-Kurse.

Um auch Interessenten, welche die für Yachtschüler festgesetzte Altersgrenze bereits überschritten haben, Gelegenheit zu geben, die Yachtschulen zu besuchen und an ihrer Ausbildung teilzunehmen, werden im Mai und Juni, nach Möglichkeit auch im September und Oktober besondere vierzehntägige „Alt-Herren"-Lehrgänge abgehalten, die nur Teilnehmern über 25 Jahren offenstehen.

Die Ausbildung erfolgt in individueller Form und in kleinen Gruppen für Anfänger und Fortgeschrittene getrennt.

In der Anfängergruppe werden planmäßig die Grundbegriffe für die richtige Handhabung von Segel- und Motorfahrzeugen unter allen Verhältnissen vermittelt.

Die Gruppe der Fortgeschrittenen wird im besonderen auf die Erwerbung des Führerscheines des Deutschen Seglerverbandes für ortsnahe Küstenfahrt oder des Deutschen Motoryachtverbandes vorbereitet. Den Abschluß der Ausbildung in Neustadt bildet eine mehrtägige Seereise auf einer der seegehenden Yachten.

Neben der rein seemännischen Ausbildung wird vielseitige Gelegenheit zum Ergänzungssport — Leibesübungen, Turnen, Schwimmen, Kleinkaliberschießen — gegeben. Auf Wunsch können die Prüfungen für den Grundschein der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft und für das Deutsche Turn- und Sport-Abzeichen abgenommen werden.

Die Lehrgangskosten betragen einschließlich Unterbringung, Verpflegung, Ausbildung und, falls gewünscht, auch Sportbekleidung

in Neustadt	RM. 150,—
am Chiemsee	RM. 100,—.

Es wird gebeten, sich möglichst frühzeitig bei der Verbandsgeschäftsstelle anzumelden, die auch alle gewünschten näheren Auskünfte erteilt.

Damenkurse.

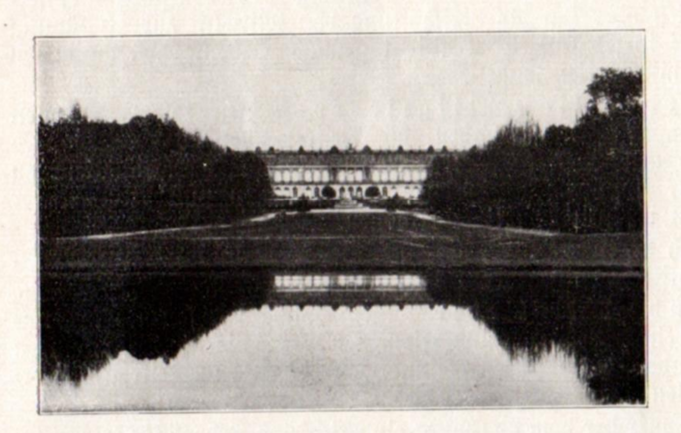
Bei genügender Beteiligung werden in den Monaten Mai und Juni an der Bayerischen Yachtschule Prien am Chiemsee Damenlehrgänge von vierzehntägiger Dauer durchgeführt, über die nähere Auskunft ebenfalls durch die Verbandsgeschäftsstelle erteilt wird.

19. Motorboot-Fahrschule „Wannsee".

Lehrgänge zur Vorbereitung auf die von den großen Wassersportverbänden eingeführte Führerprüfung für Motorboote auf Binnengewässern veranstaltet der Verband unter fachmännischer Leitung in Berlin-Wannsee.

Ein Lehrgang umfaßt sechs Doppelfahrstunden und sechs einfache theoretische Stunden und kostet RM. 50,—. Nebenkosten entstehen nicht. Zur Teilnahme zugelassen werden Herren und Damen, sowie Jugendliche über 16 Jahren. Anmeldungen sind an die Geschäftsstelle des Verbandes zu richten. — Berlin W 57, Winterfeldstr. 6, Fernruf B 7 Pallas 6597.

Der schöne Chiemsee.



König Ludwig II. Prunkschloß Herrenchiemsee.



Die Fraueninsel mit dem uralten Kloster Frauenwörth.

20. Auszug aus den Verbandssatzungen.

§ 2. Der Zweck des Verbandes ist die praktische Pflege des Segel- und Motoryachtsports auf See zur körperlichen und geistigen Ertüchtigung der deutschen Jugend und die Zusammenfassung von Vereinigungen und Personen, die an dieser Aufgabe Interesse nehmen.

Die Arbeit des Verbandes findet ihren Ausdruck in der Veranstaltung laufender Lehrgänge an eigenen fachmännisch geleiteten Schulen. Der Verband verfolgt keine auf Erwerb gerichteten, politischen oder militärischen Ziele.

§ 3. Der Verband setzt sich zusammen aus:

a) Ehrenmitgliedern,
b) ordentlichen Mitgliedern,
c) außerordentlichen Mitgliedern,
d) fördernden Mitgliedern,
e) Schülermitgliedern.

§ 4. b) Ordentliche Mitglieder des Verbandes können solche Personen werden, die sich um die Entwicklung des deutschen Hochseewassersportes oder um die Beschaffung von Mitteln zur Ausübung und Pflege dieses Sportes verdient gemacht haben, bzw. an diesen Aufgaben mitarbeiten wollen.

c) Außerordentliche Mitglieder können solche Personen werden, die den Wunsch haben, die Bestrebungen des Verbandes durch Zahlung eines laufenden Beitrages und Werbetätigkeit zu unterstützen, im übrigen aber von den Pflichten und Rechten der ordentlichen Mitglieder frei sein wollen.

Auch Korporationen, Vereine, Behörden und Firmen können außerordentliche Mitglieder des Verbandes werden.

d) Fördernde Mitglieder können solche Personen, Korporationen, Vereine, Behörden und Firmen werden, die die Bestrebungen des Verbandes durch einen einmaligen größeren Beitrag unterstützen wollen.

e) Die Teilnehmer der vom Verbande eingerichteten Lehrgänge erwerben, soweit sie die erforderliche Eignung besitzen, die Mitgliedschaft des Verbandes als Schülermitglieder.

§ 6. **Bei der Beschickung der vom Verbande eingerichteten Lehrgänge werden die Wünsche von Verbandsmitgliedern in erster Linie berücksichtigt.**

§ 32. Ein bestimmtes Eintrittsgeld wird nicht erhoben, desgleichen unterbleibt die Festsetzung einer bestimmten Summe als Jahresbeitrag. Beides ist der Selbsteinschätzung der Mitglieder überlassen.

Der Mindestjahresbeitrag für ordentliche Mitglieder . . . beträgt Mk. 40,—.
Der Mindestjahresbeitrag für außerordentliche Mitglieder beträgt Mk. 20,—.
Der Mindestjahresbeitrag für Schülermitglieder . . . . . beträgt Mk. 10,—.

Die fördernde Mitgliedschaft wird durch einen einmaligen Beitrag von Mk. 300,— an erworben.

Beitrittserklärungen, die bis 30. November erfolgen, gelten für das laufende, Beitrittserklärungen, die im Monat Dezember erfolgen, für das folgende Kalender-(Geschäfts-)Jahr.

§ 33. Der Austritt kann jederzeit erfolgen. Die Beitragspflicht besteht bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres. Mit dem Ausscheiden erlöschen alle Ansprüche an den Verband, einschließlich seines Vermögens.

21. Die Arbeit des Verbandes.

Über 700 junge Leute gehen in jedem Jahre durch die Lehrgänge des Verbandes; im Hinblick auf die bedrängte wirtschaftliche Lage Deutschlands ist es verständlich, daß ein sehr großer Prozentsatz von ihnen an den Verband mit der Bitte um Kostenermäßigung herantritt. Diesen Anträgen, soweit die Nachprüfung ihre Berechtigung ergeben hat, möglichst weitgehend zu entsprechen, ist das Ziel der Arbeit des Verbandes. Hunderten von Söhnen minderbemittelter Eltern hat im Laufe der letzten Jahre die Teilnahme an den Lehrgängen zu ermäßigten Bedingungen ermöglicht werden können, ein Erfolg, der nur mit Hilfe eines weitgezogenen Fördererkreises erreicht worden ist und für die Zukunft aufrecht erhalten werden kann.

Aus diesem Grunde wendet sich der Hochseesportverband an die Väter von heranwachsenden Söhnen und darüber hinaus an weiteste Kreise mit der Bitte, seine als gemeinnützig anerkannte Arbeit für die Erziehung eines an Körper und Geist gesunden Nachwuchses zu unterstützen.

Wer seinem Sohne, sei es jetzt, sei es später, den Segen einer körperlichen und geistigen Erfrischung durch Ausübung eines schönen und gesunden Sportes zugute kommen lassen will,
Wer ein Herz hat für die Jugend,
Wer sie gesund wissen will und gestählt für den Kampf ums Dasein,
Wer den Wert eines lebendigen Strebens nach Seegeltung in unserem Nachwuchs erkennt,
der erwerbe die Mitgliedschaft des Deutschen Hochseesportverbandes „Hansa" e.V.

22. Der Vorstand.

1. Vorsitzender: Vizeadmiral a. D. von Trotha;
2. Vorsitzender: Dr. Rakenius, Vorsitzender des Deutschen Seglerverbandes;
3. Vorsitzender: Erich von Müller, Vorsitzender der Vereinigung der Havelmitglieder des Kaiserlichen Yacht-Clubs;

Vizeadmiral a. D. Hopman, Vorsitzender des Deutschen Motoryachtverbandes, Präsident des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland;
Prof. Dr. Schilling, geschäftsführender Vorsitzender des Deutschen Schulschiffvereins;
Generaldirektor Dr. Ing. F. Springorum, Dortmund;
Bankdirektor von Stauß, Deutsche Bank und Diskonto-Gesellschaft;
Direktor Dr. med. Walther, Neustadt/Holst., Vorstandsmitglied des Deutschen Seglerverbandes;
Geh. Kommerzienrat Zentz, München;
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied: Oberleutnant z. S. a. D. Rudolf Riemann.





Schulschuner „Edit“ begegnet dem Schwesterschiff „Jutta“ auf hoher See.

23. „Seemannschaft“.

Als Leitfaden für den theoretischen Unterricht an den Yachtschulen dient das vom Deutschen Hochseesportverband „Hansa“ herausgegebene und im Verlage von Klasing & Co. G. m. b. H., Berlin W 9, Potsdamer Str. 139, erschienene Werk „Seemannschaft“, Handbuch für Segler und Motorbootfahrer.

Das Buch ist auf Grund fünfjähriger Lehrgangspraxis unter Mitarbeit der Lehrer zusammengestellt und bearbeitet von dem Leiter der Hanseatischen Yachtschule, Herrn Korvettenkapitän a. D. v. Nostitz-Jänckendorf. Es enthält in knapper Form alles, was auf den Yachtschulen des Verbandes an seemännischer, schiffbaulicher und nautischer Theorie und an Gesetzeskunde gelehrt wird, und damit alles, was an praktischem und theoretischem Können von jedem Segler und Motorbootfahrer verlangt werden muß (z. B. bei den Führerprüfungen des Deutschen Segler-Verbandes und Motor-Yacht-Verbandes). Es hat also auch Bedeutung über die Yachtschulen hinaus für jeden angehenden Segler und Motorbootfahrer und besonders für die Jugendabteilungen der Yachtklubs.

Da der Leitfaden jedem Yachtschüler beim ersten Besuch eines Lehrgangs kostenlos geliefert wird und sein Eigentum bleibt, haben die Lehrgangsteilnehmer die Möglichkeit, auch nach Beendigung des Lehrgangs sich weiter mit der Materie zu befassen und sich gegebenenfalls auf eine spätere Fortsetzung der Ausbildung vorzubereiten. Dem gleichen Zweck dienen die im Nachrichtenblatt des Verbandes, dem „Blauen Peter“, erscheinenden nautischen Aufgaben.

Der Preis des Buches beträgt im freien Handel RM. 6,80; für Verbandsmitglieder ist der Vorzugspreis bei Bezug durch die Geschäftsstelle RM. 6,—; den ehemaligen Yachtschülern wird zu diesem Preise ein Abdruck der deutschen Admiralitätskarte der westlichen Ostsee mitgeliefert.

24. „Der Blaue Peter“.

Um die Mitglieder über den Fortgang der Arbeit und über das Leben auf den Yachtschulen zu unterrichten, gibt der Verband in Abständen von 6 Wochen unter dem Namen „Der Blaue Peter“ eine reich illustrierte Zeitschrift heraus, die den Verbandsmitgliedern unentgeltlich zugestellt wird.

Diese Zeitschrift erfüllt in Wort und Bild eine dreifache Aufgabe.

Zunächst soll sie die Mitglieder des Verbandes, die, über das ganze Reich verstreut, zum Teil dem Interessenkreise der See entrückt sind, auf die Bedeutung hinweisen, die der Seefahrtgedanke für das deutsche Volk hat, sie hat die Aufgabe, die Anteilnahme der Mitglieder an der Verwirklichung der Bestrebungen des Verbandes wach und lebendig zu erhalten.

Zum zweiten soll sie die jungen Leute, die an einem Lehrgang teilgenommen haben, zusammenschließen und ein dauerndes Bindeglied sein zwischen ihnen, den Yachtschulen und dem Verbande selbst.

Schließlich soll sie werbend für die Ziele des Verbandes wirken und mitarbeiten an der Vergrößerung des Kreises seiner Förderer und Freunde.

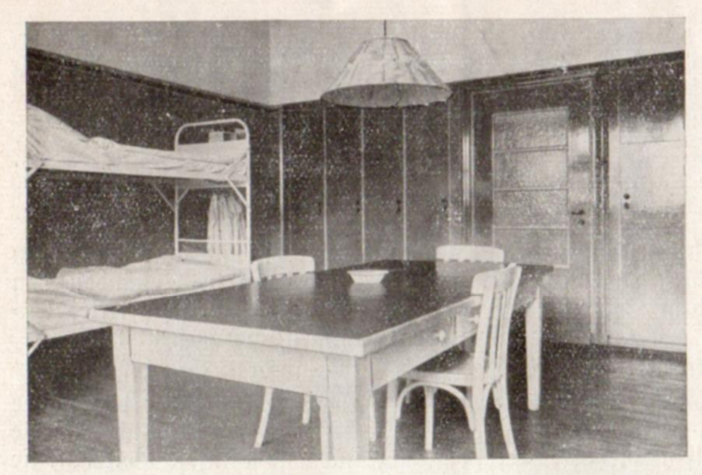
Der Geist echter Sportfreude und kameradschaftlichen Zusammenhalts, dessen Pflege in erster Linie Aufgabe der Yachtschullehrgänge ist, hat in dem Nachrichtenblatt eine dauernde Pflegestätte gefunden und damit einen Wirkungskreis erhalten, der, weit hinausgehend über seinen ursprünglichen Rahmen, nicht nur die ehemaligen Yachtschüler, sondern alle Freunde des Verbandes und seiner Arbeit im Dienste der deutschen Jugend umfaßt.

Bezugspreis für Nichtmitglieder jährlich RM. 10,—, halbjährlich RM. 5,—.

25. Film und Lichtbilder.

Ein Film — Normalfilm — und eine Lichtbilderfolge — 100 Diapositive 8½ × 8½ Zentimeter — mit erklärendem Text über unsere Yachtschulen stehen auf Wunsch kostenlos zur Vorführung zur Verfügung.

Durch diese Aufnahmen wird auch denen ein gutes Bild von den Lehrgängen des Verbandes gegeben, die keine Möglichkeit haben, selbst den Yachtschulen einen Besuch abzustatten. Besonders geeignet erscheinen sie zur Vorführung in Vereinen, höheren Schulen und Hochschulen, da gerade durch den Film und die Lichtbilder weite Kreise, die bisher den Bestrebungen des Verbandes fernstanden, einen Einblick in seine der deutschen Jugend gewidmete Arbeit gewinnen können.



Schülerzimmer

Bilder aus der Hanseatischen Yachtschule



Wasch- und Duschraum



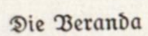
Lesezimmer der Yachtschüler



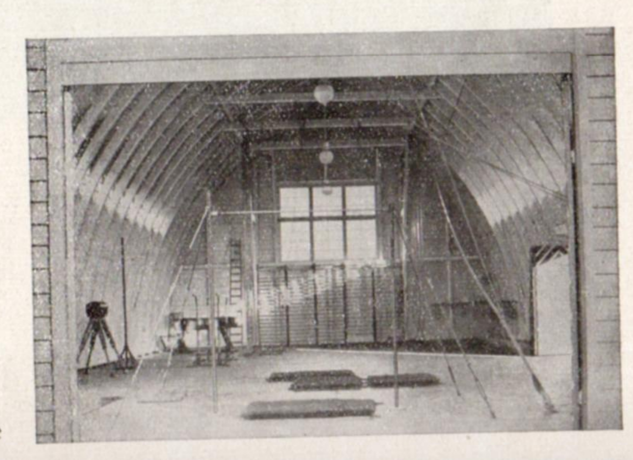
Der Speisesaal



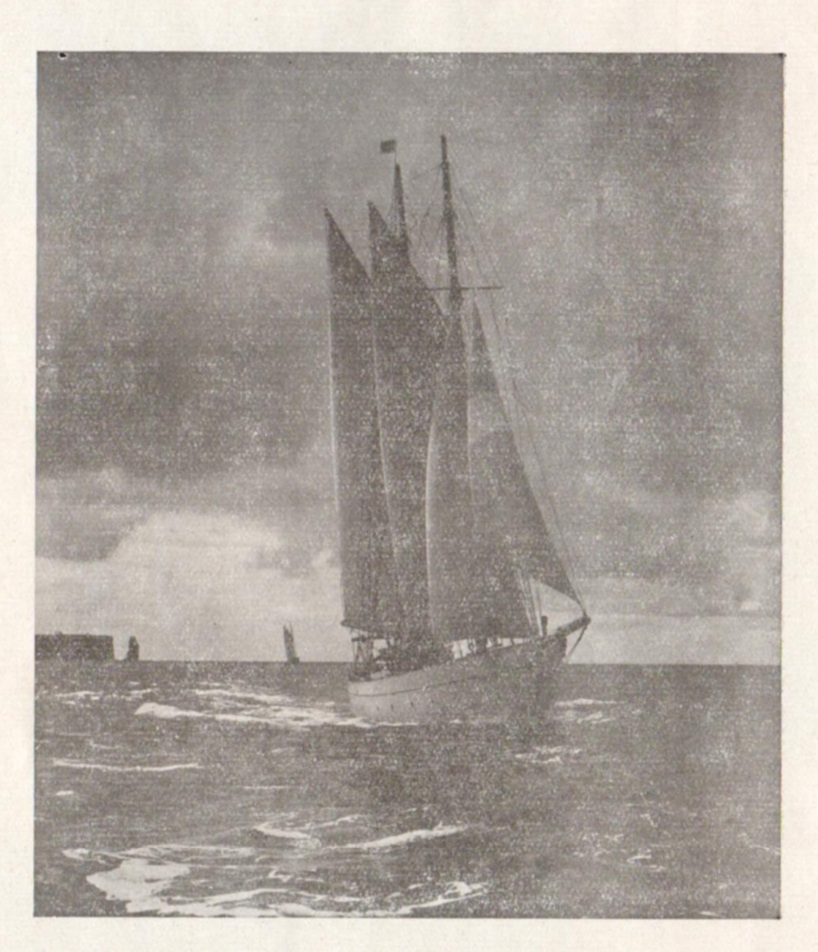
Bilder aus der Hanseatischen Yachtschule



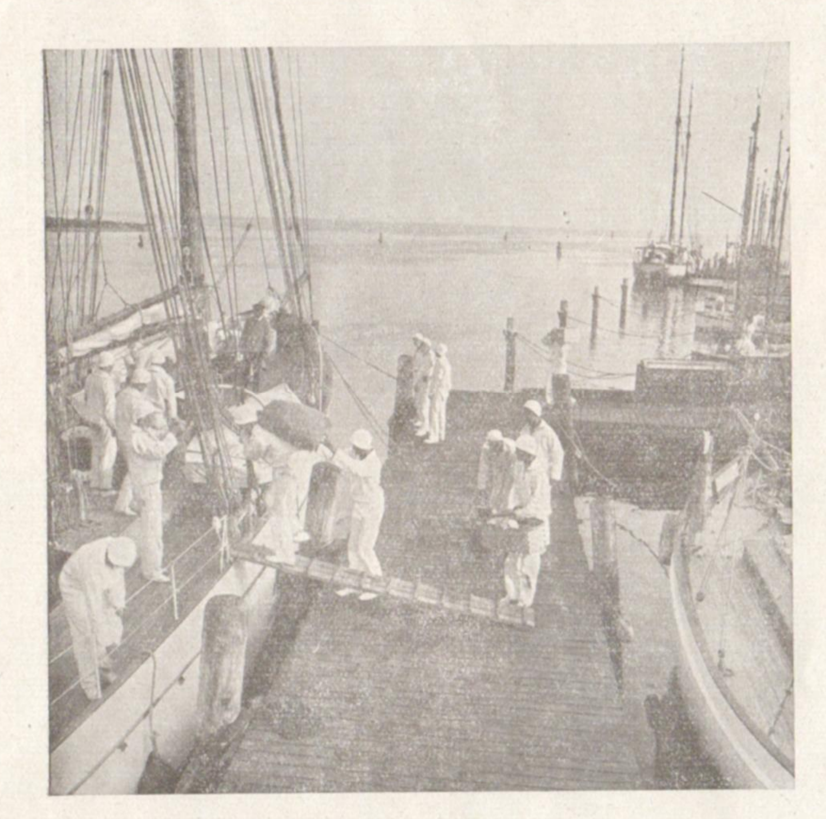
Die Veranda



Innenansicht der Turnhalle



Schulschuner „Edit“ und „Jutta“ vor Helgoland



Vorbereitungen zur Schunerreise



Bilder von der Bayerischen Yachtschule Prien am Chiemsee

Jollensegeln

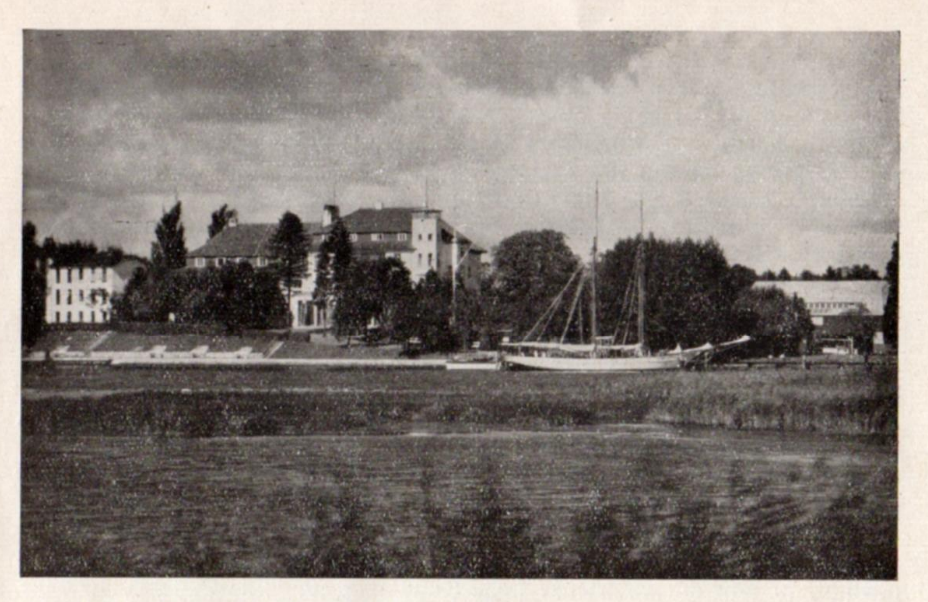


Der Kutter

links: Flaggenparade im Bootshafen

rechts: Reinschiff

Ausflug in die Berge Rast an der Kampenwand



Die Hanseatische Yachtschule Neustadt in Holstein.

26. Ein Tag aus dem Leben der Hanseatischen Yachtschule.

Von Oberstleutnant a. D. Scholz Roesner.

Trillertrillerieh . . . . ! Jäh zerreißt pünktlich um 7 Uhr die Pfeife des „Schülers vom Wachtdienst" die Stille des Hauses und in allen drei Stockwerken folgt dem schrillen Pfeifenton der Ruf: „Reise! Reise! Anzug, Badehose". Wie umgewandelt ist sofort das Haus. 120 junge Leute sind im Nu aus den Betten und mit achtungswerter Schnelligkeit auf den Fluren angetreten. Wachenweise geht es an die Brücke und vom hohen Springturm springt einer nach dem anderen — der Lehrer voran — in die ach! oft noch recht kalte See.

Der Tagesdienst der Hanseatischen Yachtschule, die dem Deutschen Hochseesportverband Hansa gehört, hat begonnen. Wer von den Yachtschülern etwa noch verschlafen war, ist jetzt erwacht, gründlich erwacht. Prusten, Lachen, Scherzen, ein fröhliches Gewimmel im Wasser! Dem kalten Bade folgt entweder ein Dauerlauf in dem idyllisch einsamen Umgelände der Yachtschule oder Frei- und Sportübungen auf dem eigenen Sportplatz. Alles zusammen hat nur 20 Minuten gedauert, darf nicht länger dauern, denn zum „Sichwaschen", Ankleiden und Kojenbauen stehen nur 30 Minuten zur Verfügung, bis um 7.55 Uhr zum Wachwechsel und um 8 Uhr zum Frühstück gepfiffen wird. Und pünktlich, wie zum Dienst, sitzen 2 Minuten nach 8 Uhr Lehrer und Schüler im Speisesaal am langgedeckten Frühstückstisch. Alles langt zu. Es gibt Kaffee, Brot, Butter, Marmelade, Hafergrütze mit Milch usw. Alles gut und reichlich. Nur 20 Minuten dauert das Frühstück, um 8.30 Uhr wird schon „Pfeifen und Lunten aus, Quartiere aufklaren" gepfiffen. Die Schüler bringen selbst ihre Quartiere in Ordnung, verstauen ihre Sachen in den Schränken und machen sich zum Dienst klar, 15 Minuten später treten alle sechs Wachen vor dem Hause an.

Die Lehrer teilen Yacht- und Bootsbesatzungen ein, kommandieren Schüler auf die Motorfahrzeuge, bestimmen die Kuttergäste usw. Welches Leben herrscht plötzlich auf der bis dahin stillen Brücke. Die Jollenkreuzer und Küstenjollen werden bemannt, auf den kleinen Booten werden Mast und Segel gesetzt, die großen Yachten werden klar gemacht, auf „Loki", „Baldur", „Peterlein" und „Caspar" brummen die Motoren. Auch Kochkisten werden herbeigeschleppt, denn einige Wachen beabsichtigen über Mittag in See zu bleiben. Leben, pulsierendes Leben überall — und selbstgewählte Disziplin.

Allmählich, man könnte sagen planmäßig, kehrt überall die Ruhe zurück und bald ist die Brücke wieder leer. Die großen Yachten haben längst abgelegt, die Jollenkreuzer und Küstenjollen ziehen hintereinander hinaus zur Startboje, um einige Regatten durchzusegeln, die Kutter werden gepullt, die Segel der kleinsten Boote schimmern auch schon draußen, und „Loki" und „Baldur" mit Sonderaufträgen entsandt, verschwinden bereits in der Kimm. Die Schärenkreuzer, von den Lehrern geführt, haben als letzte die Brücke verlassen. Ihr Segelsetzen dauert etwas länger, aber sie holen die vorausfegelnden Schülerboote durch schnellere Fahrt bald ein.

Nun wimmelt es draußen in der Neustädter Bucht, wo heute eine ziemlich grobe See steht, von weißen Segeln. Der Wind hat mächtig aufgefrischt, so daß alle Fahrzeuge flotte Fahrt machen. Die Ansegelungstonne, die alte „Großmutter", freut sich und wackelt im zunehmenden Seegang immer vergnügter. Es ist ein nasses Segeln heute, zuerst für die kleinen, dann auch für die größeren Boote. Aber tapfer kämpfen sich, eifrig das überkommende Wasser ausösend, die „Kleinen" durch, um ihren Kurs zu halten. Den einzelnen Booten werden Aufgaben gestellt. Die Lehrer mit ihren Booten kreuzen auf und ab, geben Befehle, Ratschläge, prüfen und kritisieren. Aber schärfer und unerbittlicher als die Lehrer kritisieren die Schüler einander. Nichts bleibt verborgen, kein Fehler des „gegnerischen" Bootes ungenützt. Wehe, wenn dasselbe einen Tampen außenbords hängen hat, auf ihm etwas unklar fährt, sofort wird es im anderen Boot zum Gegenstand der Kritik gemacht. Wehe, wenn beim Regattastart oder Bojerunden Fehler gemacht werden, wenn beim Geschwadersegeln ein — sonst gut laufendes — Boot nicht Abstand halten kann, wenn Spinnakersetzen und -bergen nicht schnell genug erfolgt, wenn bei „Mann über Bord" die Boje reichlich spät oder — entgegen strengem Yachtschulbrauch — nicht bei stillstehendem Boot oder gar mit dem Bootshaken gefischt wird!

Es gibt Arbeit da draußen, schwere Arbeit, aber eine Arbeit, die Freude macht, die den Mut stählt, die Lunge weitet. Wenn es auch manchmal Kleinholz dabei gibt, wenn man auch naß wird, pudelnaß, wenn auch ein Boot kentert, wenn auch die Hände arg mitgenommen werden, es auch sonst Schrammen gibt, viel Rücksicht wird nicht genommen (auch nicht erwartet), kann auch nicht genommen werden, soll das Endresultat der sechswöchigen Ausbildung ein befriedigendes sein.

Schnell, viel zu schnell, für Lehrer wie Schüler sind die $2^1/_2$ Uebungsstunden des Vormittags vorbei, denn gleich nach 11 Uhr — je nach günstiger oder ungünstiger Windrichtung etwas später oder früher — heißt es „einlaufen"! Geschwaderweise oder einzeln kehren die Yachten und Boote zurück. Es ist nicht immer leicht, bei dem gleichzeitigen Anlegen so vieler Fahrzeuge an der bei dem ständigen Anwachsen der Schule schon längst etwas eng gewordenen Brücke schnell, sportgemäß und ohne gegenseitige Behinderung festzumachen.

Um 11.45 Uhr ist alles ordnungsgemäß an den Liegestellen festgemacht. Jetzt heißt es, schnell hinauf zum „Sichwaschen". Denn bald schon steht ein Schüler der Wache bereit, um, sowie der Zeiger der Uhr auf die „12" springt, zu glasen und „alle Mann Mittag" zu pfeifen. Ueberhaupt die Pünktlichkeit! Auch hierin ist der Betrieb mustergültig und in hohem Maße erzieherisch. Es gibt, da die Hauptmahlzeit erst des Abends eingenommen wird, meist nur „Zusammengekochtes". Der Appetit ist im Vergleich zum Frühstück nicht kleiner, sondern größer geworden. Unglaubliche Mengen werden vertilgt. Kein Wunder: alles junge Leute, von strotzender Gesundheit, im Wachstum begriffen, nach harter Arbeit in der die Eßlust anregenden Seeluft!

Dem Mittagessen folgt eine kurze Freizeit. Doch um 13.15 Uhr wird schon wieder „Pfeifen und Lunten aus, Quartiere aufklaren!", um 13.25 Uhr „Klarmachen zum Dienst!" gepfiffen und von 13.30 bis 15.30 Uhr ist wieder „Dienst nach Plan". Der Dienst ist im allgemeinen der gleiche wie am Vormittag, jedoch haben die Wachen untereinander mit den Booten usw. gewechselt. Um 16 Uhr ist „Alle Mann Kaffee!"

Von 16.30 bis 18 Uhr findet in ähnlicher Weise wie der vorige Dienst die 3. Tagesdienstperiode statt. Alles in allem ein recht reichhaltiges Programm. Um 19 Uhr wird die Hauptmahlzeit des Tages, sehr gut und reichlich, gereicht. Nach dem Abendessen ist Freizeit. Nur selten wird sie zu einem Gang nach dem Städtchen zu einem Abendschoppen und — höchstens Sonnabends — zu einem Tanz auf „dem" Tanzboden von Neustadt benutzt. Meist dient die Freizeit dem Yachtschüler dazu, Briefe zu schreiben, Schach zu spielen, zum „Privatsegeln" mit den kleinen Booten, zu Sportübungen u. a. m.

Um 21.45 Uhr, auch Sonntags!!, wird „Schlafengehen", um 22 Uhr „Licht aus! Ruhe im Haus!" gepfiffen. Nur des Sonnabends erfolgen diese Befehle 1 Stunde später. Der Sonnabend macht auch sonst eine Ausnahme, da an ihm vormittags „Rein Schiff", sowie die Musterung aller Fahrzeuge, der Quartiere usw. erfolgt und die Freizeit schon gleich nach dem Mittagessen beginnt. Nachturlaub von 1 bis 2 Stunden wird selten erbeten, aber meist bewilligt.

Um 22 Uhr (Sonnabends 23 Uhr) liegt das ganze Haus wieder in tiefer Ruhe, die nur vom Schritt der Wache und des revidierenden Lehrers „vom Dienst" bisweilen unterbrochen wird.

So läuft des Dienstes „gleichgestellte" Uhr. Der Sonntag aber gibt die sehr erwünschte und sehr ausgenutzte Gelegenheit zu selbständigen Segelfahrten nach Scharbeutz, Niendorf, Grömitz, Timmendorf und Travemünde, wo dann der Yachtschüler, nachdem er sich „landfein" gemacht, alle Strandpromenaden unsicher macht. Pünktliche abendliche Rückkehr zur Schule ist auch hier zur Pflicht gemacht. Eine „Flaute" entschuldigt keine Verspätung, man kann ja auch pullen, wenn auch pullen von Travemünde nach Neustadt ein „Vergnügen" ist, das man gern anderen überläßt.

Jeder Yachtschulkursus dauert 4—6 Wochen. Den Höhepunkt bilden die großen Auslandsreisen, von denen jede Wache eine in Dauer von etwa 10 Tagen unternimmt, meist nach den nordischen Gewässern, mit den Reisezielen Stockholm, Helsingborg, Kopenhagen, Oslo und dgl.

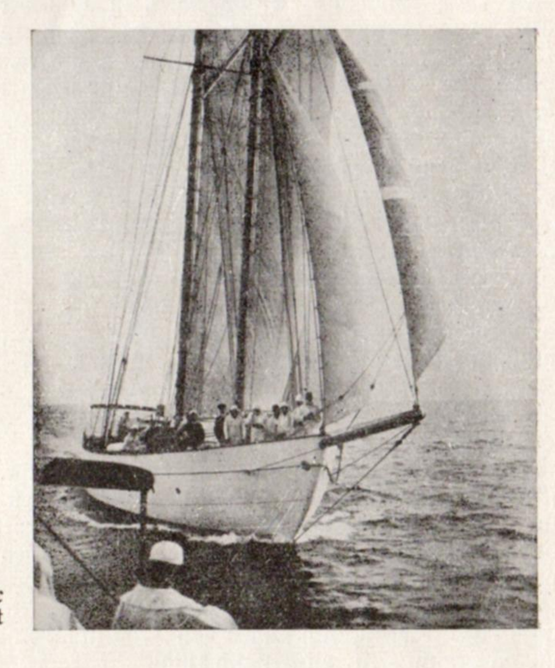
Noch einige Worte über die Yachtschule selbst. Mustergültige Anlage: idyllisch und praktisch gelegen, an der Neustädter Bucht, fern ab von der Großstadt, baulich vorzüglich eingerichtet; tadellose Unterbringung, beste Verpflegung, freie Lieferung der Dienstbekleidung aus der trefflich ausgestatteten Kleiderkammer, eigene Näh- und Flickstube, eigene Wäscherei (diese völlig kostenlos für die Schüler). Mustergültiger Betrieb: zahlreiche Fahrzeuge verschiedenster Art, umfassender Unterricht, gesunder, sachgemäßer und gründlicher praktischer Dienst, eigene, bestens eingerichtete Sporthalle, Auslandsreisen!

Alles in allem: eine empfehlenswerte Anstalt, einzig in ihrer Art, die einzige in ganz Deutschland. Wir können froh sein, daß wir sie haben.

Leben an Bord der Schulyachten



Schlauchbeiboot der Schulschuner



Auslaufen der Schuner zu großer Fahrt



Loggen

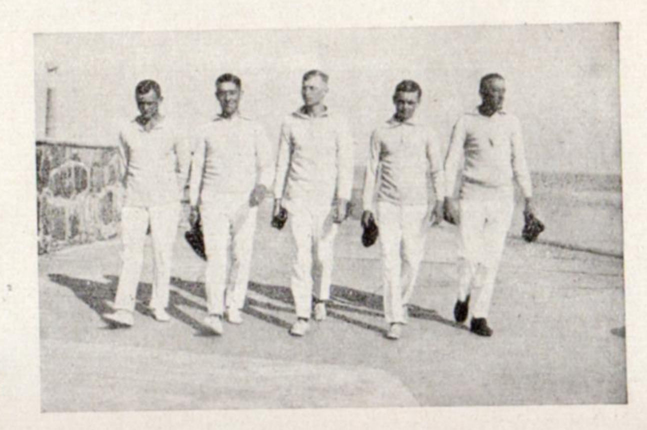
Leben an Bord der Schulyachten



Kartoffelschälen



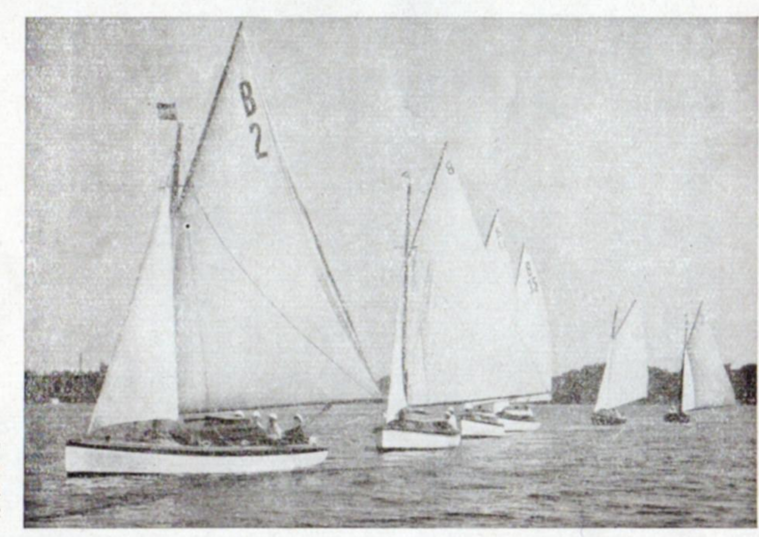
Die Bordkapelle



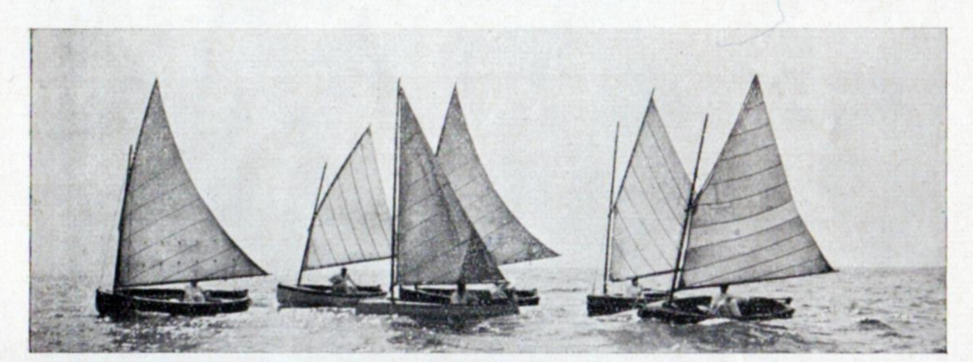
Yachtschüler „Landfein“



Kutterpullen



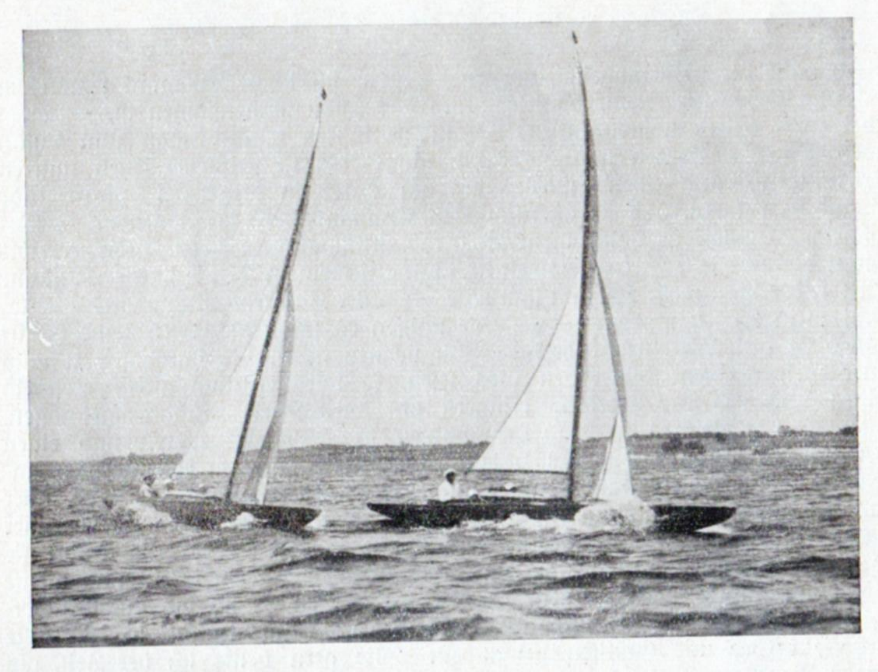
30 qm Jollenkreuzer und Küstenjollen in Kiellinie



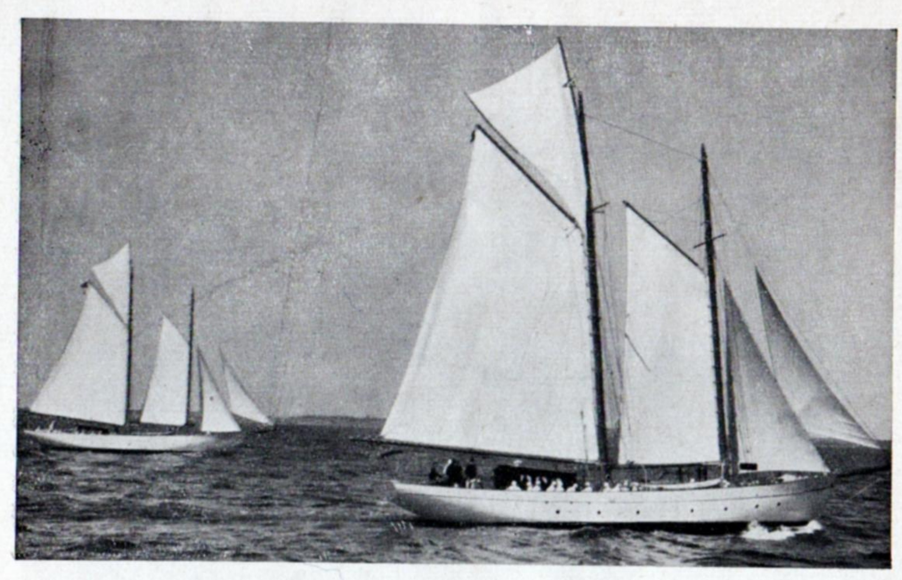
Kleinbootsegeln



Motoryacht „Loki"



22 qm Schärenkreuzer



Schulschuner „Edit“ und „Jutta“

27. Was heißt und was ist H. Y. S.?

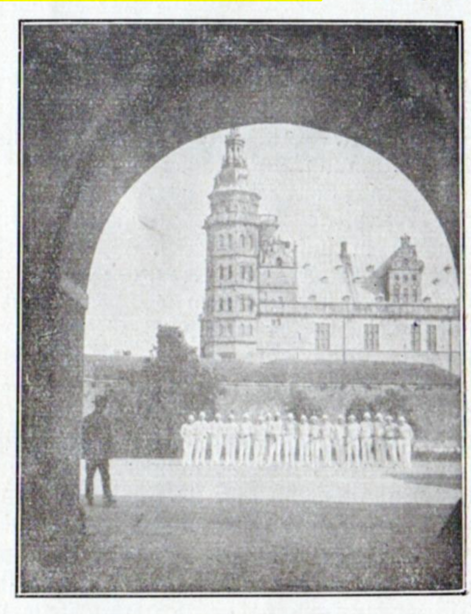
Von einem Auslandsdeutschen in Malmö (Schweden).

Ich habe die Gewohnheit, zuweilen — zwar nicht wie Bismarck jemandem das Leben zu retten, obgleich auch das schon vorgekommen ist, — wohl aber nach einem anstrengenden Vormittage in der Fabrik schon zum Lunch nach Hause zu fahren und die durch langes Sitzen steifgewordenen unteren Extremitäten durch einen Spaziergang am Hafen in diejenigen Wärmegrade hinauf zu steigern, daß sie „geräusch- und anstandslos“ funktionieren. — Bei solchem Bummel ist dann mein Kamerad Männe mein steter Begleiter, wie wir überhaupt jede Freizeit, soweit ich nicht auf meinem Pferde sitze — Männe reitet leider nicht mehr —, mit ihm teile. — Wer Kamerad Männe ist? — Ja, nicht mein Teckel, sondern — — Sie müssen es schon glauben, meine Frau! Wieso sie diesen Namen führt? — Wir nennen sie alle so und sollte zufällig einer meiner alten Kameraden dies lesen, so wird er auch gleich Bescheid wissen und sich des Vorfalls erinnern als wir, etwas zusammengeschossen, während des Krieges in Bad Deynhausen in Reparatur waren und einen Herrenabend arrangierten, als plötzlich meine mir erst seit einem Jahre angetraute Frau, die mit uns, immer, auch später, Gutes und Böses teilte, aber auch jeden „Undög“ mitmachte, ja oft den Jux erst vorschlug, in einer meiner Uniformen als „Kamerad Männe“ auftauchte. — Seit der Zeit gehört sie dazu. — So hat sie natürlich auch alle meine Interessen geteilt und meine leider ungestillte Sehnsucht, Marineoffizier zu werden — ich sah unglücklicherweise zu schlecht —, ist nun auch bei ihr als Hanseatenkind in eine stille Liebe zur See und Schiffen gewandelt. Wie gern denke ich der Zeit, als gerade für Binnensegler der Typ „Nationale Jolle“ modern wurde und dann Kamerad Männe, seinerzeit noch Braut, die Vorschot führen mußte und absolut nicht begreifen konnte, daß mir dabei aber auch wirklich so leicht garnichts recht zu machen war, obgleich mir sonst nicht gerade der Ruf eines „eckigen Kerls“ voraufging. — So kennen wir denn auch im Hafen fast jedes Schiff, soweit die Dinger Routenschiffe sind, aber es kommen auch häufiger Segler ein. — Da wird dann die Takelage begutachtet und noch bevor das Schiff fest ist, die Nationalität bestimmt. Jedes Land hat seine Eigenart, jeder Landes Takelung auch. Die deutsche Takelung, ziemlich selten sieht man sie ist noch die alte und gewohnte und sie „steht“ vor allen Dingen.

So entdeckten wir denn auch an diesem Tage zu unserer Verwunderung ganz drinnen im Hafen einen Schoner, an einem Platz, wo kein Segler hingehört und zwar an der für die Schnelldampfer nach Stockholm reservierten Stelle. Takelung? Deutsch!! Donnerwetter wie prachtvoll die stand, da mußte ja ein feiner Schliff auf dem Boote herrschen. — So setzten wir natürlich Kurs ab auf das Boot, resp.: „Marschrichtung der Schoner“ bestimmte Kamerad Männe, und richtig, am Heck wehte die deutsche Flagge. „Du, Bully“, das ist mein Spitzname, „sauber!“ — Es ist schwer zu erklären was „sauber“ bedeutet, aber wenn Kamerad Männe „sauber“ sagt, so ist das ungefähr soviel, als wenn man einen Orden mit Eichenlaub bekommt. — Nun sehen wir dem Schiff mal auf's Heck, denn da muß ja Name und Heimatshafen stehen. — Und was stand da? „Jutta, H.Y.S.“ Was heißt H.Y.S.? — Keine Ahnung. — Männe auch nicht. Auf Deck war niemand. Am Kai stand ein junger Herr, aber er sah so „korrekt“ aus, daß ich glaubte, mir eine reservierte Antwort zu holen. Wir zogen also weiter, aber H. Y. S. rumorte in unseren Köpfen. — Wir versuchten es mit allen uns bekannten deutschen Segler- und Regatta-Vereinen aber S. — S. das paßte nirgends. — So gingen wir auf dem Rückweg, ganz ohne Verabredung, wie magnetisch angezogen, wieder an H. Y. S. vorbei und diesmal sahen wir auch einen kleinen Rauke, der mit einem „Fahrensmann“ das Klüverfall reparierte. Dabei hörte ich sie „pladdern“. — Unwillkürlich sahen Männe und ich uns an. Heimatlaute. — Gerade wollte ich den strammen Bootsmann fragen, als 2 Herren vom Kai über das Fallreep an Bord wollten. Die waren zwar auch „korrekt“, aber sie mußten doch wohl dem Männe nicht so schlimm vorkommen, kurz und gut, sie fragte und erhielt auch sofort die gewünschte Auskunft, daß H. Y. S. „Hanseatische Yacht Schule“ bedeute.

„Haben gnädiges Fräulein (sic!) Interesse am Segelsport, wollen Sie nicht näher treten?“ Natürlich wollte sie und ich auch. — Vorstellung — Bootsbesichtigung. — Mich interessierte vor allem die Takelage, Ruder und Maschine, Männe inspizierte die Kombüse, wo es der Smutje gerade gut nach Kaffee duften ließ. — Ein anerkennendes Wort — Einladung zum Kaffee. Folge: Eine nette Plauderstunde in der Ruef und eine kleine Instruktion über H. Y. S. — Also, der Name allein tut's freilich nicht, sondern die Taten, so dahinter stehen, und ich erfuhr von einer Organisation, die sich zur Aufgabe setzte, junge Leute im Segel- und Motoryachtsport auf See auszubilden und uns damit einen vorzüglichen Stamm von deutschen Jungen zu erziehen; Männer, die in's Leben passen. Lächelte ich skeptisch? Gibt's überhaupt noch so was? Mein Gott, sollten endlich Kräfte am Werke sein, die uns wieder lehren, auf See zu fahren, die uns den engen Blick weiten wollen, damit wir endlich einsehen, was wir eigentlich in der Welt vermögen, wenn wir nur alle für einen und einer für alle zusammen stehen wollten, so wie es uns das oft rauhe Handwerk der Seeschiffer täglich, ja stündlich beibringt? — Die Idee ist groß genug, um sofortige Sympathie zu wecken, ja ich würde Begeisterung sagen, wenn ich nicht so viele schöne Ansätze früher hätte versanden sehen. — Aber das geweckte Interesse war doch so bedeutend, daß ich gern näher hinter die

Kulissen gesehen hätte, und so verzichteten mein Kamerad Männe und ich auf eine Einladung für den Abend, sagten sie in letzter Minute ab, und wir baten unsere liebenswürdigen Wirte, für den Abend unsere Gäste zu sein. — Um 7 Uhr holte ich die Herren mit meinen beiden Jungens ab und wir setzten uns zu einfachem Essen nach alter Heimatssitte zusammen. Lange war es her, daß ich alte Kameraden an meinem Tisch im Auslande gesehen hatte, doch deren Munterkeit und Natürlichkeit ließ gleich in den ersten Minuten eine prachtvolle Stimmung steigen. Fanden wir dann beim Erzählen auch noch gemeinsame Bekannte, die alle in Deutschlands tiefster Not, gleich nach der Revolution dem Vaterlande beigesprungen waren, na, da war das Garn da, an das angeknüpft werden konnte. — Und jetzt kann ich's ja auch bekennen, ich heizte mächtig, ich wollte doch sehen, ob's Edelmetall war, Ueberzeugung, fröhlich und hingebend getane Arbeit oder . . . Beruf. — Nein, es klang, ja es sang, und was Führerwille leisten kann, hier wird's geschafft. — Doch, o Zweifel, die Praxis? — „Ansehen" hieß es da, und schon hatte ich die Einladung binnen, am nächsten Tag mit bis Hälsingborg zu segeln. —



Yachtschüler im Hof der Kronborg, Helsingör.

Das war was für mich. — Männe schippte zwar, als sie erst um 1 Uhr zur Koje ging und um 4 Uhr schon wieder raus sollte, aber auch sie war voller Freude über ein solches Unternehmen und das „Schippen" war mehr Kampf mit dem bequemeren Selbst als Interessenlosigkeit. — Um 5 Uhr sollte es in See gehen und praeciser konnte kein Mensch sein als wir. Es schlug 5 Uhr vom Zollgebäude als wir „längsseit" kamen. — Die Mannschaft war an Deck, selbst die Fallreepsgäste mit Laternen fehlten nicht, feierlicher ging's nimmer. — Leinen los, Maschine langsam voraus, so schrubberten wir um einen kleinen Schlepper, der ganz unnötigerweise über Nacht vor uns festgemacht hatte, herum, am Leuchtturm vorbei, dann große Fahrt zum Hafeneingang. — Noch war es vollkommen dunkel. Ob wir geisterten? — Unser Motor lief kaum hörbar und 2 Fischer, die gerade von See mit Oelmotor hineinhämmerten, standen plötzlich beide aufrecht in ihrem Boot, um sich recht satt an uns zu sehen. — Mittlerweile kletterte unser Kapitän auf die Reeling, um die enge Hafeneinfahrt genau wahrzunehmen, und seine Kommandos an's Ruder kamen prompt von dort zurück. — Eben von der Mole frei, wurde Schonersegel gesetzt, Fock dazu und mit kleiner Brise aus WNW zogen wir aus der Rinne hinaus. — Allmählich wurde es dämmerich. Die Freiwache trat weg. Hinter der Glockenboje ließ man den Motor stoppen und nur unter Segel ging's weiter. — Nun konnte ich auch die Gesichter der Mannschaft erkennen. — Sieh mal einer an. — Alles so richtige stramme, famose Kerle, so wie die deutschen Jungen sein sollen und ein so frischer Ton, eine solche ausgezeichnete, aber nicht übertriebene Strammheit im Dienst, wirklich herzerfrischend. — Und jetzt schon sah ich ein, daß hier ein Erziehungswerk geleistet wird, wie es nicht hoch genug veranschlagt werden kann. — Sicher doch Jungens aus allen Gegenden unseres Vaterlandes, doch jeder ein Individuum für sich und doch eine Zusammenarbeit, ein Eifer, wie man es sonst nur unter Kadetten fand. — Staunend bemerkte ich, daß der Führer nur kontrollierte und prüfte, das andere besorgten die Jungens selbst. — Sie rechneten den Kurs aus, sie schätzten die Abtrift, sie loggten die Fahrt und die Wache meldete, worauf dann lediglich durch Anregung zum Nachdenken, falls etwas fehl gegangen war, der richtige Weg selbst von den Jungens ermittelt wurde, und erst dann kam das Kommando. —

Inzwischen war das Großsegel klar, eins, zwei, drei, bei einer kleinen Drehung in den Wind, stand es im „alle Mann Manöver", die Hänger faßten, die Holer kamen steif, die Schot lief mit, im Abfallen belegt und mit leichtem Schlag nach Steuerbord fingen wir richtig an zu brausen, wenn's wahr ist, was gleichzeitig geloggt wurde, nämlich 9 Knoten. — Nun konnte man sich dem so unbeschreiblich schönem Gefühl hingeben, leicht gewiegt über den Sund zu fliegen, die schwedische Küste an Steuerbord wie ein schmaler Streifen, voraus nur Wasser, an Backbord nur Wasser (d. h. das scheint nur so, da man vom Deck eines Schoner die kaum 1 m über dem Wasser liegende Insel Saltholm nicht sieht. Aber auch nur ich durfte mir erlauben solche herrliche Fahrt in vollen Zügen zu genießen. — Die Jungens hatten ihre Arbeit. — Da mußte das Feuerschiff Malmöredd gepeilt werden, Petri-Kirche in Malmö, später Malmöredd-Feuerschiff und das weit im Westen sichtbare Feuerschiff Kalkgrundet in einer Peilung, dann wieder die Zweikugelbake, die die Schweden Björn nennen und diese mit dem Feuerschiff in einer Peilung. — Schön schien die Sonne; es war ca. 7 Uhr. — Ein Kurswechsel wurde nötig, auch dieser wurde prompt bestimmt und sogar die voraussichtliche Fahrzeit berechnet, wenn ich dabei auch nur den Eindruck hatte, daß der Kapitän seine stolze Prophezeihung, und man soll nicht prophezeihen, um 10 Uhr in Hälsingör zu sein, noch einmal bestätigt hören wollte.



Helsingborg. Kärnan-Terrassen.

Wachwechsel. — Smutje dampfte inzwischen schon recht lustig und Kaffee wurde in der Ruef serviert. — Es soll ja 3 Arten von Kaffee geben: 1. Mocca, 2. Café, 3. Kaffee, hier aber gab's ein Mittelding zwischen 1 und 2, sogar mit Sahne. — Sollte man's glauben, kein gelernter Koch hatte ihn gebraut, sondern einer von den Jungen! — Und Spiegeleier fabrizierte der! Als ob so'n lütjer Mann backt. — Delikat. — Inzwischen waren die Forts Flack und Midelgrund querab gekommen, man sah mit bloßem Auge die Hafeneinfahrt von Kopenhagen und Steuerbord voraus stieg die Insel Ven über den Horizont. Smutje erschien mit seinen Kartoffelschälenden Hilfskräften an Deck, Geschirrwäsche wurde besorgt, kurz ein Küchenidyll etablierte sich. — Die Insel Ven ist schwedisch. Sie trägt 2 Dörfer, oder sagen wir besser 2 Ansammlungen von Häusern und hat auch 2 Kirchen. Die eine davon ist sehr alt, aber auch

sehr nüchtern, dagegen ist der bei ihr gelegene Friedhof malerisch schön. —

Noch in diesen Betrachtungen versunken, kam die Meldung „Boje voraus" und tatsächlich konnte der Kapitän mit Befriedigung feststellen, daß besser der Kurs nicht abgesetzt werden konnte. Lous-Flack nannte sich die Leuchtboje, wie große Lettern an ihrer Seite verkündeten. — „Ketsch Backbord voraus" kam eine weitere Meldung. Ein großes Boot kam uns entgegen, das aber nur Fock und Besan führte, so als ob es über Nacht im Kattegatt schlechtes Wetter gefunden hatte. — Der Schüler am Ruder stellte fest, daß wir hoch am Winde lagen und der Kauffahrer raumschots lief, also uns aus dem Wege gehen mußte, aber als man auch das Hämmern des Oelmotors von drüben hörte, war man ganz zufrieden, denn das war ein weiterer Grund, daß wir Kurs halten konnten. Wohl auf Rufweite kamen wir vorüber. Der mußte wirklich etwas feuchte Fahrt gehabt haben, Deck und Großsegelpersenning glänzten vor Nässe im Sonnenschein. — Inzwischen waren auch die Jungens in die Betrachtung der interessanten Ansteuerung versunken, aber das war nicht im Sinne des Kapitäns. — Immer tätig, tätig, tätig!! — „Haben Sie schon die Länge der Insel Ven bestimmt?" Stolz kam es zurück, die Insel ist so und so lang. — „Woher wissen Sie denn das?" „Das steht im schwedischen Lotsenbuch." „Nun dann wollen wir feststellen, ob das auch stimmt. — Wie machen Sie das?" — So folgte eine gelehrte Instruktion über derartige Berechnungen; hierzu marschierte ein kleiner Navigationsstab auf, bewaffnet mit Oktanten, Winkelmesser etc. — Dabei kam es zwar vor, daß jemand den Oktanten auf den Kopf hielt, aber mit Hilfe von Belehrung begriff auch der die Handhabung des Instrumentes, und kaum war eine Aufgabe erledigt, folgte die zweite. So eine praktische Instruktion ist doch die herrlichste Anleitung, auch der Witz kam nicht zu kurz bei den Jungens untereinander und die, die's spitz hatten, zeigten es dann den andern, kurz es war eine so ausgezeichnete lernbegierige Stimmung, daß die neuen Sachen wie im Spiel begriffen wurden, ein Schulbeispiel dafür, wie Theorie und Praxis am besten vereinigt werden. —


„Edit" in Nynäshamn.

Wir ließen Landskrona an Steuerbord hinter uns, deren Werftreste kahl und gespenstisch in die Luft ragen, und fast genau vor uns kam die Kronborg bei Helsingör in Sicht. — Kleine Kursänderung und wir konnten gut anliegen. — Die Geschäftigkeit des Smutje veranlaßte mich zu der Frage, was es denn Schönes zu essen gebe; „einen halben Ochsen" kam es zurück. — Die dänische Küste lag im schönsten Sonnenschein, das Kurhaus im Seebad Skodsborg wirkte wie ein Schloß. Der Wind frischte auf, ging etwas mehr nach Westen rum, wir liefen gute Fahrt und, ehe man es glaubte, war es Zeit in den Wind zu gehen und Segel zu bergen, da man in den Hafen von Helsingör nicht gut bei dieser Windrichtung unter Segel einlaufen konnte. Der Motor wurde wieder in Tätigkeit gesetzt; „Alle Mann auf, klar zum Manöver, Ruder hart Backbord, recht so, alle Segel bergen, Enter auf", jagten sich die Kommandos, und noch keine Minute war dahin, da war man schon beim Auftuchen. — Mit der Maschine große Fahrt voraus ging's auf den alten Kurs. — Aber diesmal hieß es aufpassen. Vor Helsingör Hafeneinfahrt steht ein pappiger Strom, der erst den Bug und dann das Heck trifft, aber in Ausführung der vom Kapitän gegebenen Ruderkommandos liefen wir „stilig" ein. — Ein Beamter auf dem Molenkopf rief „Kohlenhafen", mit einer schneidigen Wendung erreichten wir den Kai. — Anlegemanöver an Steuerbord, hopp 2 Mann an Land, Wurfleinen rüber, Trossen rüber, da lagen wir. — Ich sah nach der Uhr. — Es schlug 10 Uhr!! Donnerkiel ist so'n Seemann praecis! — Dann hieß es sich landfein machen. — Das Manöver war „gekonnt". — In ein paar Minuten war alles klar und die Wanderung zur Kronborg begann. — Der Weg ist nicht weit. Ueber eine Brücke in die Vorburg, an Kasernen vorbei, wo dänisches Militär übte, über eine zweite Brücke in's Schloß. — Für jedes Vergnügen gab es besondere Karten; der Däne ist geschäftstüchtig, Kasematten, Schloßkapelle, Turm, Museum, alles nicht teuer aber zusammen doch ein Stück Geld. — Zunächst in die Kasematten. Da schlief unten in Stein gehauen (allerdings nur als Modell) der dänische Barbarossa. — Wir ließen ihn schlafen, sahen die alten Küchen, Kanzleizimmer, Exerzierhalle, Vorratsräume und die gräßlichen Gefängnisse. — War doch eine grausame Zeit! — Die Schloßkapelle ist ganz alt, im Mittelbau gelegen zu ebener Erde. Wunderhübsche Schnitzereien, überladene Pracht des Mittelalters, aber überall deutsche Inschriften. — Ein Beweis, daß man seinerzeit in der gebildeten Welt deutsch sprach und nicht lateinisch, oder den Dialekt eines Zwergstaates. — Die Jungen konnten daraus lernen, was deutscher Einfluß war und den Vorsatz fassen, zu ihrem Teil dazu beizutragen, späterhin den deutschen Einfluß wieder zu befestigen und zu erweitern. — — Nun zum Turm hinauf. — Endlose Wendeltreppe. 192 Stufen, einer zählte. — Man war ganz „durchgedreht", als man oben war. — Herrliche Aussicht auf Helsingör mit seiner betriebsamen Werft, Helsingborg, den Sund und hinaus bis zum Kullen. — Das Museum bietet eine Fülle von alten Erinnerungen aus der dänischen Geschichte. — Ganz alte nautische Apparate, alte Gallionsfiguren, Steuerräder von berühmten Schiffen, Reste von Grönlandexpeditionen, die Eroberung von Island, alles, alles vom ältesten Schiffsmodell bis zum neuesten Schiffsmodell eines im vorigen Jahre fertig gewordenen riesigen Motorschiffes einer großen dänischen Reederei. — Leider müßte man mehr Zeit haben, das Gebotene ganz zu erfassen, aber auch der flüchtige Besuch lohnt und bildet. —


Yachtschüler an der malerischen Küste von Kullen (Schweden).

Zurück zum Boot. — Eine Patrouille wurde vorausgeschickt an unseren guten Smutje, der leider an Bord bleiben mußte und dies auf die Frage, ob er nicht mit wollte, in einer rührend feinen, selbstverständlichen Art erklärte:

„Einer muß hier bleiben, wir wechseln uns ja ab, und heute bin ich dran." Ja, da kann sich mancher andere Junge ein Beispiel dran nehmen, was Kameradschaft heißt: Auch einmal für andere etwas tun, was selbst zu tun nicht angenehm ist, und doch guter Laune bleiben. — Auch hier eine Erziehung für die Jugend, wie sie eben nicht besser sein kann. — Die Patrouille winkte Galopp, das Essen war also fertig. „Was gibt's?" Damit wurde begonnen und „Ochsenbraten mit ausgeholten Schoten" war die Meldung. — Ja, die Erbsen waren einfach fabelhaft, mit Liebe gekocht! Hiller in Berlin serviert wohl feiner, aber nicht schmackhafter. — Und jeder tat dem Smutje Ehre an, die höchste Ehre, die ein Koch erreichen kann: „Alles aufgegessen!"

1,30 Uhr seeklar! — Ein Junge versuchte im „Landanzug" zu bleiben, aber auch hier griff die anleitende Erziehung ein. Es half nicht, im Sonntagsstaat kann man nicht arbeiten. — — Die Maschine lief an, rückwärts. Wir versuchten uns nach achtern zu verholen, dann Leinen los und Heck herumwerfen. — Inzwischen war der Wind weiter südlich gegangen, es blies ganz gehörig aus SW. — Man zweifelte, ob es die Maschine schaffen würde, doch unser Maschinist sah seinen Motor nur liebevoll an, als ob er sagen wollte: „Laß dich man nicht uzen" und gab die nötigen Hilfen mit Gas und Zündung. — Der Motor schaffte es, aber der Wind drückte uns mächtig, und da gerade auch im engen Hafen eine Ketsch drehte, so war da nicht viel Platz. — Eben wollte der Kapitän auf große Fahrt voraus gehen, als ein Beamter mit allen Zeichen des Schreckens auf den Molenkopf zu tanzen begann. — Was er schrie, war nicht zu verstehen, warum er tanzte, nicht zu begreifen, und wir fuhren daher ruhig weiter. — Ach so, das war's! — Die Hafeneinfahrt ist so eng und der Strom so stark, daß nur jeweils ein Schiff raus oder rein kann, und nun kämpfte sich, erst im letzten Augenblick hinter der hohen Mole sichtbar, ein kleiner französischer Dampfer unter Lotsenführung hinein. Hatte also der Mann auf der Mole anscheinend vergessen, uns das Sperrsignal zu geben. — „Immer mit die Ruhe", meinte unser Bootsmann, wir kamen auch gut frei, hatten aber durch die Wendung und durch das Stoppen Fahrt verloren, sodaß wir uns nur mühsam gegen den Wind anarbeiten und in recht langsamer Fahrt aus dem Hafen kamen. —

Kurs Helsingborg! — Man konnte die Ziegel auf den Dächern zählen, so klar war die Luft, aber man sah auch, wie das Wasser an der Mole aufschäumte und manchmal hoch darüber schoß. — Das Setzen des Großsegels unterließen wir, ja, wir hielten zunächst noch etwas südlicher, sodaß wir bequem glatt vor Wind die eine Hafeneinfahrt ansteuern konnten, gingen dann schnell durch den Wind, bargen das Schonersegel und wieder vor dem Wind trullerten wir vor Topp und Takel mit 5 sm in die südliche Hafeneinfahrt. — Zuviel Fahrt darf man bei der Einfahrt in Helsingborg nicht haben; der Hafen ist vom See aus nicht zu übersehen und in der Einfahrt eng. — Hinter den Molen konnten wir die Hilfe des Motors nicht mehr entbehren, wir hatten aber auch Pech; von Pontius zu Pilatus wurden wir geschickt, überall ein freundliches Winken der Hafenbeamten, bitte weiter, bitte weiter, bis man uns schließlich ganz, ganz drinnen im neuen Hafen, da wo der Teufel zu Bett geht, an der Außenmole zur Ruhe kommen ließ. — Rührend war es zu sehen, wie zwei Schiffsjungen von der schwedischen Marine, die uns schon beim Einlaufen beäugten, im Trab um den ganzen Hafen sausten um gerade noch rechtzeitig längsseits zu kommen, sodaß sie eine Leine übernehmen und festmachen konnten. — Sie wollten ihren deutschen Kameraden helfen, sie wollten die ja hinlänglich bekannte schwedische, genauer gesagt, Helsingborgische Gastfreundschaft als erste beweisen. — Kaum lagen wir, kam der Zöllner. — In Dänemark hatte sich kein Mensch um uns gekümmert, hier mußte der Kapitän erst bei allem, was ihm heilig war, versichern, daß wir bis auf einen Schnupfen keine ansteckenden Krankheiten hätten etc. — Und die Alkoholvermahnung — gemütliches Augenzwinkern. — Inzwischen waren auch der Bootsmann und der Maschinist erschienen in der Ruef. — Zwink, ein Auge zu, mit dem andern peilt man ein Cognacglas — zwink, das andere Auge auch zu, Cognac weg, — beide Augen auf, verwundertes Ansehen — verbindliches Lächeln — Zwinkte nicht das eine fremde Auge wieder? — Noch einen? Wir werden doch Gastfreundschaft zu erwidern verstehen. Dann noch ein paar Witze, so gut man Witze in fremde Sprachen übersetzen kann, seine Hoheit der Zöllner amüsiert sich und in fröhlicher Stimmung und „stora noje" holt er endlich die Rockschöße dicht und segelt ab. — Aber ein gemütlicher Kerl war's doch! —

Wieder hieß es sich landfein machen, bei welcher Vorbereitung ich plötzlich die Stimme des Bootsmanns vernehme: „Nur keine Seife auf Deck!", dann ein herzlicher Abschied von all' den lieben Jungens, und dann mit dem Kapitän zum Telegraphen, um nach Neustadt die glückliche Ankunft zu melden und sie gleichzeitig auch dem deutschen Konsul in Hälsingborg anzuzeigen. Wir waren redlich müde als uns bald darauf der Zug wieder heimwärts entführte. — Einen herzlichen Dank, ein von Herzen kommendes und hoffentlich zu Herzen gehendes „Auf Wiedersehen", grüßt Deutschland, wenn ihr nach Hause kommt!



„Edit" in Stockholm auf dem Mälarsee, dahinter Stadthaus.

Das war H. Y. S. Und die Schlußfolgerung? Nun, sie liegt klar. — Aus mir als Saulus, ist ein Paulus geworden, Vertrauen habe ich zum Bestand dieser Schule gefaßt, dieses festen Führerwillens, dieser Fähigkeit Jugend zu begeistern, sie im Ernst wie im Spiel zum Lernen zu bringen, ihr den Blick zu weiten, fremde Städte, fremde Küsten, fremde Sitten zu zeigen, sie für das Gute empfänglich zu machen, sie zu lehren, das minderwertige zu erkennen und die höchste Tugend des Mannes zu erwerben, Kameradschaft! Ein Glied in der Kette sein, ein Rad im Uhrwerk, treu dem Führer, treu dem Freund, peinlichste Pflichterfüllung im großen, wie im kleinen! — Solch eine Jugend, solch ein Geschlecht mit Verständnis für die Seefahrt, für die Aufgaben der Völker unter sich, mens sana in corpore sano, nimmt den Kampf mit dem Leben auf, setzt sich durch, reißt die Lauen mit sich fort, und verbürgt uns einen neuen Aufstieg, ein neues Deutschland ähnlich dem versunkenen, ist uns eine Verheißung, daß das Wort: „Deutsch sein!" wieder zu Ehren kommt und in Ehren bleibt!!

Meine Jungen sollen in 5—6 Jahren nach Deutschland zur Yachtschule. Ich aber will, wo ich es nur kann jetzt wirken und werben, das zu fördern und auszubauen, was ich nun erst voll in allen seinen Teilen zu würdigen im Stande bin, nämlich: H. Y. S.

28. Zwei Worte.

Von Rudolf Niemann.

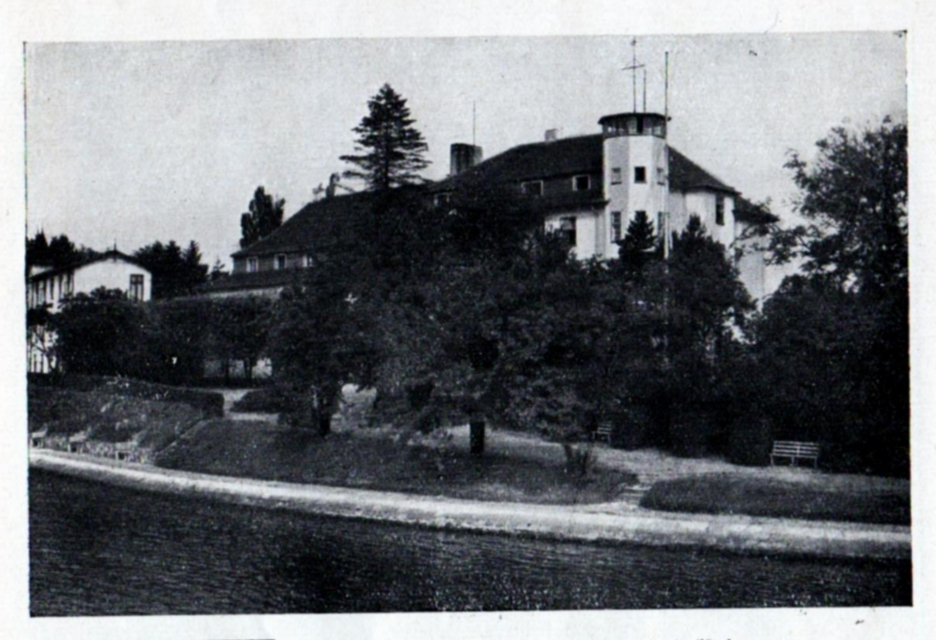
Zur Einweihungsfeier der Hanseatischen Jachtschule.

Schwer ist die Zeit! — Das Land umdroht,
Das Volk, in Zwietracht zerrissen,
Zerreibt seine Kräfte in innerer Not
Von Eintracht will es nichts wissen;
Krank ist es und krank wird es so lange sein
Bis es sich wieder gefunden,
Bis einige Tatkraft kehrt wieder ein,
Dann wird es sicher gesunden.
Dann wird verschwinden, was faul und schlecht
Den guten Kern hat verborgen,
Und mutig wird ein neues Geschlecht
Für Steine zum Aufbau sorgen. —

Es gibt ein Wort, das zeiget den Weg
Durch der Gegenwart dunkle Gefahren
Das führet bald aus der Zwietracht Geheg
Eine Straße, die sicher zu fahren,
Das Wort, das mutig ist, stark und still;
Es heißt: „Ich will“.
Doch muß ein zweites dabei noch sein,
Das soll das erste ergänzen,
Indem es — häufig zur eigenen Pein —
Bestimmt der Handlungen Grenzen;
Das Wort, das fordert verzichten und müh'n;
Es heißt: „Ich dien'“.

Der Geist dieser Worte vervielfacht die Kraft
Und, — ob auch manch' Zweifeln und Fragen —
Er hat trotz allem das Große geschafft
In niemals erlahmendem Wagen;
So können wir heute vollendet seh'n
Das Werk, geweihet der Jugend
Zur Pflege und kräftigem Wiedererstehn
Echt deutscher männlicher Tugend.

So tritt denn, deutsche Jugend, herein
In das Haus, das dir ist bereitet,
Der Geist von „Ich will“ und „Ich dien'“ mög' es sein,
Der dich dabei geleitet.
Die Sonne der See mach' dein Auge hell,
Für das, was not unf'ren Tagen!
Das Meer, es ist ein unendlicher Quell
Von Kräften für Völker, die wagen!
Erkennst du dies, so trägst du hinaus
In das Volk hanseatischen Samen
So erfüllst du die Sendung, die dieses Haus
Dir auflegt mit seinem Namen! —



Das Hauptgebäude der Hanseatischen Yachtschule Neustadt i. Holstein.



Die Brückenanlage der Yachtschule